Deutscher Bundestag **Drucksache 15/265**
15. Wahlperiode 18. 12. 2002

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 2002

Inhaltsverzeichnis

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 16. Dezember 2002 gemäß § 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1878).

Verzeichnis der Abbildungen im Text

Seite

Verzeichnis der Tabellen im Text

Anhang

Tabellen im Anhang

Straßenbaubericht 2002

Gemäß § 7 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) in der Fassung vom 15. November 1993 (BGBl. I 1993, Seite 1878) berichtet der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

Erstmals wurde der Straßenbaubericht für das Jahr 1971 aufgestellt.

Der Berichtszeitraum des vorliegenden Berichtes erstreckt sich bis zum 31. Juli 2002 (Kapitel 1 und 2) sowie 31. Dezember 2001 (Kapitel 3).

Zusammenfassung

Im vorliegenden Bericht für das Jahr 2001 werden – neben der fortlaufenden Berichterstattung über die Straßenbauleistungen – die aktuellen Entwicklungen sowie wichtige Neuerungen bei den rechtlichen, finanziellen und administrativen Rahmenbedingungen für den Fernstraßenbau dargelegt.

Zu diesen Rahmenbedingungen gehört der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der zurzeit mit der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) fortgeschrieben wird. Nach der Erarbeitung der Verkehrsprognosen und der Modernisierung der Bewertungsmethodik wurde die Bewertung von rund 1 800 Bundesfernstraßenprojekten in Auftrag gegeben, die aus rund 2 200 von den Straßenbauverwaltungen der Länder vorgeschlagenen bzw. im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen festgelegten Verkehrseinheiten definiert worden sind.

Inzwischen liegen die Rohdaten der Bewertungsergebnisse vor, aus denen nach intensiver Erörterung mit den Obersten Straßenbauverwaltungen der Länder bis Ende 2002 ein Referenten-Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2003 sowie des künftigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen entwickelt werden soll.

Nach den verheerenden Tunnelbränden der vergangenen Jahre in den Alpenländern wurde das Thema der **Sicherheit in Straßentunneln** vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) mit dem Ziel aufgegriffen, für den Bereich der Bundesfernstraßen die Personenrettung im Ereignisfall weiter zu verbessern, obwohl die Straßentunnel im Zuge der Bundesfernstraßen im internationalen Vergleich bereits einen hohen Sicherheitsstandard besitzen. Vor diesem Hintergrund wurde für die Tunnel im Bereich der Bundesfernstraßen ein Nachrüstprogramm beschlossen und eingeleitet. Die obersten Straßenbaubehörden der Länder sind aufgefordert, die in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßentunnel im Hinblick auf entsprechenden Nachrüstbedarf zu überprüfen und gemeinsam mit dem BMVBW ein Bauprogramm für die Nachrüstung ab dem Jahr 2003 aufzustellen.

Eine wesentliche Grundlage für die Straßenplanung ist die **Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen**. Wichtige Faktoren sind der Kfz-Bestand sowie der Transitverkehr. Ende des Berichtsjahres waren im gesamten Bundesgebiet rund 53,3 Mio. Kfz (+ 0,8 % gegenüber 2000) zugelassen.

Im Berichtsjahr wurden folgende durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen (DTV) und Schwerverkehrsanteile (SV) – sowie Veränderungen gegenüber dem Vorjahr – im Netz der Bundesfernstraßen festgestellt:

in den **alten Bundesländern**

- auf Autobahnen rund 51 100 Kfz/24h (+ 1,0 %), SV-Anteil rund 14,7 %,
- auf Bundesstraßen – außerorts rund 10 030 Kfz/24h (0,0 %), SV-Anteil rund 8,1 %,

in den **neuen Bundesländern**

– auf Autobahnen rund 36 000 Kfz/24h (+ 2,0 %), SV-Anteil rund 17,5 %,

– auf Bundesstraßen – außerorts rund 7 120 Kfz/24h (+ 1,0 %), SV-Anteil rund 9,0 %,

bezogen auf das **gesamte Bundesgebiet** ergeben sich

– auf Autobahnen rund 48 400 Kfz/24h (+ 1,1 %), SV-Anteil rund 15,0 %,

– auf Bundesstraßen – außerorts rund 9 290 Kfz/24h (+ 0,2 %), SV-Anteil rund 8,3 %.

Die Gesamtfahrleistung im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland betrug im Berichtsjahr rund 620,3 Mrd. Kfzkm (– 0,4 %). Davon entfielen auf die

– Autobahnen rund 207,4 Mrd. Kfzkm (+ 2,0 %), Anteil der Gesamtfahrleistung 33,4 %,

– Bundesstraßen – außerorts rund 108,2 Mrd.Kfzkm (+ 0,0 %), Anteil der Gesamtfahrleistung 17,5 %.

Die Zahlen zeigen – bezogen auf das gesamte Bundesgebiet – eine leichte Zunahme der mittleren Verkehrsstärken auf den Bundesautobahnen sowie eine Stagnation auf den Bundesstraßen, ein Effekt, der sich auch dämpfend auf die Entwicklung der Jahresfahrleistungen (Kfzkm) ausgewirkt hat. Die seit langem beobachtete Konzentration des Straßenverkehrs auf den Autobahnen blieb davon unberührt. Wegen der überdurchschnittlichen Auslastung der Kfz im Fernverkehr liegen die Anteile der Verkehrsleistungen (in Pkm und tkm) auf den Bundesfernstraßen noch deutlich über denen der Kfz-Fahrleistungen.

Nach dem Haushaltsgesetz 2001 vom 21. Dezember 2000 waren **im Berichtsjahr** für den Bereich der Bundesfernstraßen (Kap. 1210) Ausgaben in Höhe von **5 605,3 Mio. Euro** (10 963,0 Mio. DM) (**Verfügungsbetrag SOLL**) geplant. Danach ergaben sich **IST-Ausgaben** von **5 578,4 Mio. Euro** (10 910,4 Mio. DM). Die Ausgaben verteilen sich wie folgt auf die alten und neuen Bundesländer:

– **alte Bundesländer:**	**3 375,3 Mio. Euro**	**(6 601,5 Mio. DM)**
* Investitionen	2 698,2 Mio. Euro	(5 277,2 Mio. DM)
* Nichtinvestitionen	677,1 Mio. Euro	(1 324,3 Mio. DM)
– **neue Bundesländer (einschl. DEGES):**	**2 164,1 Mio. Euro**	**(4 232,6 Mio. DM)**
* Investitionen	1 960,3 Mio. Euro	(3 834,0 Mio. DM)
* Nichtinvestitionen	203,8 Mio. Euro	(398,6 Mio. DM)
– Sonstige	38,9 Mio. Euro	(76,1 Mio. DM).

Für das **Jahr 2002** sind für den Bereich der Bundesfernstraßen (Kap. 1210) Ausgabemittel in Höhe von **5 518,6 Mio. Euro** (10 793,4 Mio. DM) vorgesehen (Haushaltsgesetz vom 20. Dezember 2001).

Für die Bauleistungen der Kapazitätserweiterung auf den Bundesfernstraßen (Maßnahmen des Bedarfsplanes, Hauptbautitel, einschließlich Refinanzierung) wurden im Berichtsjahr insgesamt rund **2 230,1 Mio. Euro** (4 361,7 Mio. DM) aufgewendet. Folgende Fertigstellungsleistungen wurden erbracht:

– **Bundesautobahnen:**

* 78,6 km Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen),

* 77,3 km Neubaustrecken und

– **Bundesstraßen** – Neubau und Erweiterungsstrecken einschließlich Ortsumgehungen:

* 38,2 km 4streifig,

* 113,4 km 2streifig.

Die **Ausgaben** einschließlich Grunderwerb betrugen:

– für Bundesautobahnen rund 1 588,3 Mio. Euro (3 106,4 Mio. DM)

– für Bundesstraßen rund 641,8 Mio. Euro (1 255,3 Mio. DM).

Wichtige Verkehrsfreigaben von Teilstrecken im Zuge von Bundesautobahnen waren:

– **A 20 Lübeck–Stettin**
Nachdem die Teilabschnitte Lübeck–Genin, Grimmen-Ost–Grimmen-West und Prenzlau-Nord–AK Uckermark im Dezember 2001 für den Verkehr freigegeben wurden, ist fast die Hälfte der A 20 unter Verkehr.

– **A 93 Hof–Regensburg**
Mit der Verkehrsfreigabe des Streckenabschnitts AS Selb-West bis Schwarzenhammer ist die A 93 durchgehend fertig gestellt.

Der Bau von **Ortsumgehungen** im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein Schwerpunkt beim Ausbau des Bundesfernstraßennetzes. Im Berichtsjahr wurden bundesweit 70 vollständige Verkehrs- oder Teil-Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt rund 268 km für den Verkehr freigegeben. Für den Bau von Ortsumgehungen wurden damit im Berichtsjahr rund 481,3 Mio. Euro (941,3 Mio. DM) ausgegeben.

Die **Beseitigung von Bahnübergängen** der Deutsche Bahn AG im Streckenverlauf von Bundesstraßen dient vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung des Verkehrsablaufs. Hierfür sowie für andere technische Sicherungen wurden im Berichtsjahr 32,4 Mio. Euro (63,4 Mio. DM) (Baulastträger und Bundesdrittel) ausgegeben. Darüber hinaus wurden aus dem Kapitel 1210 für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bahn AG und anderen Baulastträgern 56,0 Mio. Euro (109,5 Mio DM) aufgewendet.

Im Berichtsjahr wurden rund 360 km **Radwege an Bundesstraßen** fertiggestellt. Hierfür wurden rund 46 Mio. Euro (89,9 Mio. DM) aufgewendet.

Im Berichtsjahr wurden im Rahmen des **Umweltschutzes** für Maßnahmen der **Lärmvorsorge** rund 105 Mio. Euro (205,4 Mio. DM) und weitere rund 17 Mio. Euro (33,2 Mio. DM) für die **Lärmsanierung** investiert. Damit wurden im Berichtsjahr rund 30 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und 56 km Lärmschutzwände errichtet sowie rund 20 000 m^2 Lärmschutzfenster eingebaut.

1 Grundlagen

1.1 Netz der Bundesfernstraßen

Anfang des Jahres 2002 verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von rund 230 848 km Länge. Dieses Straßennetz hat sich nach Straßenkategorien gegenüber dem Vorjahr wie folgt verändert (Stand: 1. Januar 2002):

Straßennetz	Netzlänge in km		Veränderung
	01.01.2001	01.01.2002	in km
Bundesfernstraßen	**52 994**	**53 014**	**+ 20**
Bundesautobahnen	11 712	11 786	+ 74
Bundesstraßen	41 282	41 228	– 54
Übrige überörtliche Straßen	**177 780**	**177 834**	**+ 54**
Landesstraßen	86 803	86 838	+ 35
Kreisstraßen	90 977	90 996	+ 19

In **Abbildung 1** und **Tabelle 20** (Anhang) ist die Längenentwicklung der Bundesfernstraßen dargestellt.

1.2 Zustand und Gebrauchswert der Bundesfernstraßen

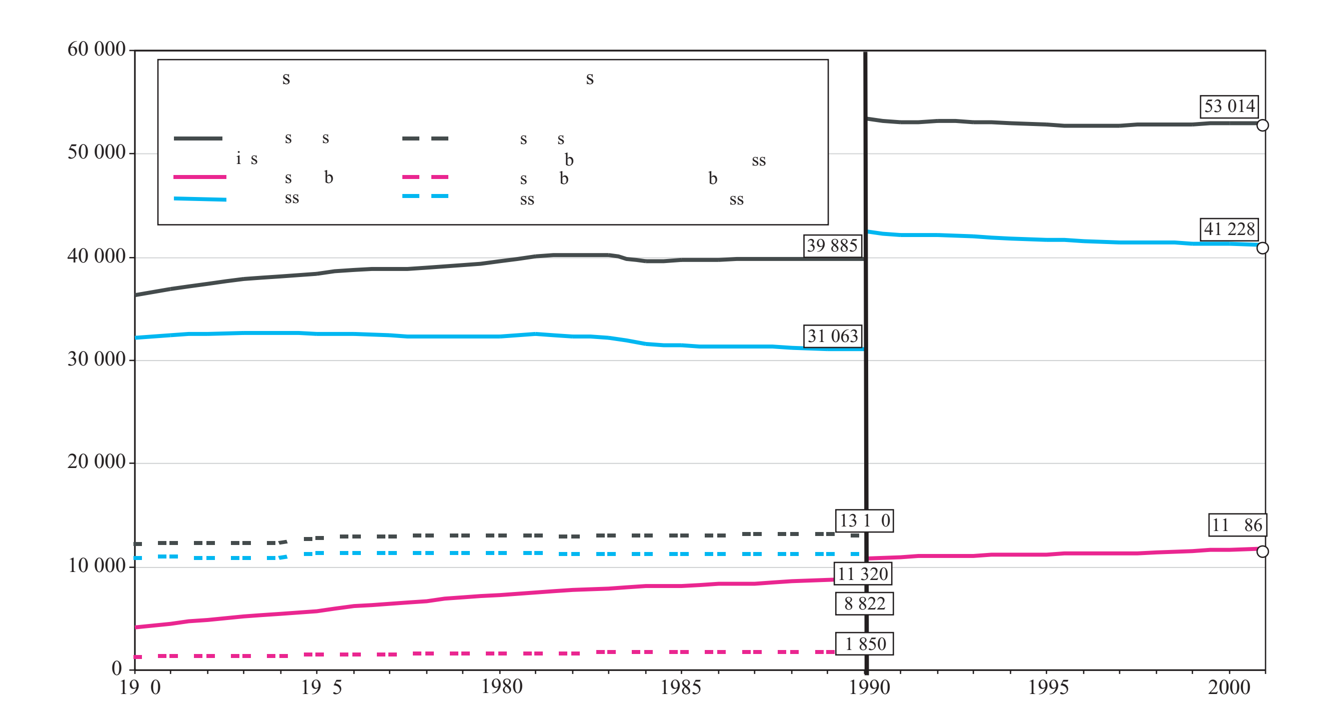
Neben den Leistungen für Neubau und Erweiterung der Bundesfernstraßen gewinnt deren Erhaltung im Rahmen der Zukunftsüberlegungen zu einer gebrauchsfähigen Verkehrsinfrastruktur zunehmend an Bedeutung. Es gilt, die in den Straßen investierten Vermögenswerte – in der Bundesrepublik Deutschland handelt es sich bei den Bundesfernstraßen um eine Größenordnung von rund 176,5 Mrd. Euro (Bruttoanlagevermögen 2002) – in ihrer Substanz und Nutzungsfähigkeit nachhaltig zu bewahren. Hierfür müssen jährlich steigende Finanzmittelanteile aus dem Straßenbauhaushalt bereitgestellt werden, die notwendigerweise den Spielraum für Neu- und Erweiterungsinvestitionen zunehmend beschneiden.

Fahrbahnbefestigungen

Im Straßenbaubericht wird seit dem Vorjahresbericht über Zustand und Gebrauchsfähigkeit der Bundesfernstraßen in Deutschland berichtet. Die Grundlage hierzu bilden die 1992 bis 1995 erstmals aufgenommenen und seit 1997 im vierjährigen Turnus durchgeführten Messungen zur „Zustandserfassung und -bewertung der Fahrbahnbefestigun-

Abbildung 1

Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes
– gerundete Längen (km), Stand: 1. Januar 2002 –



gen der Bundesfernstraßen“ mit schnell fahrenden, d. h. im Verkehr mitschwimmenden Messfahrzeugen. Die Ergebnisse werden in der zwischenzeitlich bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eingerichteten „Infothek“ und der „Zustandsdatenbank Bundesfernstraßen“ dokumentiert.

Aufgenommen und bewertet werden die Merkmalsgrößen

– Ebenheit im Längs- und Querprofil,

– Griffigkeit und

– Substanzmerkmale (Oberflächenbild).

Die gewonnenen Rohdaten werden im folgenden in „Zustandsgrößen“ und „Zustandswerte“ aggregiert und umgewandelt, aus denen wiederum differenzierte Aussagen zum

– Gebrauchswert,

– Substanzwert (Oberfläche),

– Substanzwert (Bestand) ab 2001 und

– Gesamtwert

abgeleitet werden.

Der Straßenbaubericht 2000 hatte erstmals länderscharf über die Ergebnisse der Aufnahme 1997/98 der nutzerorientierten Qualitäten der Fahrbahnbefestigungen der Bundesautobahnen berichtet, die zu folgenden drei Gebrauchsfähigkeitsklassen (Zustandsklassen: ZK) zusammengefasst waren:

„Volle Gebrauchsfähigkeit“ (ZK 1–3,5):

Merkmale: kaum wahrnehmbare Unebenheiten, keine bis schwache Spurrinnen, insgesamt gute Rauheit mit guter Griffigkeit,

Wirkungen: keine Beeinträchtigungen von Fahrkomfort und Fahrverhalten;

„Leicht eingeschränkte Gebrauchsfähigkeit“ (ZK 3.5–4,5):

Merkmale: deutlich wahrnehmbare Unebenheiten, erkennbare Spurrinnen mit stellenweise Aquaplaninggefahr bei Nässe, stellenweise schlechte Griffigkeit,

Wirkungen: gelegentlich sicherheitsbedingte Einschränkungen der Geschwindigkeitswahl;

„Eingeschränkte Gebrauchsfähigkeit“ (ZK >4,5):

Merkmale: sehr stark wahrnehmbare Unebenheiten, deutlich erkennbare Spurrinnen mit Aquaplaninggefahr bei Nässe, schlechte, stellenweise unzureichende Griffigkeit,

Wirkungen: Beeinträchtigungen des Fahrkomforts infolge ständigem Wanken und Nicken des Fahrzeugs mit gelegentlichen Stößen und damit längere, komfortbedingte Einschränkungen der Geschwindigkeitswahl.

Im Straßenbaubericht 2001 waren die entsprechenden Ergebnisse der Aufnahme 1999/2000 der Fahrbahnbefestigungen der Bundesstraßen dargestellt worden.

Im Straßenbaubericht 2003 sollen erstmalig die Bewertungen der Fahrbahnbefestigungen der Bundesautobahnen der noch laufenden Untersuchungsperiode 2001/2002 mit einer ersten dynamischen Analyse über drei Untersuchungsperioden dargestellt werden. Erste Tests in Baden-Württemberg und Bayern zeigen, dass die für die Straßenerhaltung der Länder Verantwortlichen sehr viel gezielter auf sichtbar gewordene Mängel in der Erhaltungsplanung reagiert haben, was als Erfolg der bundesweiten periodischen Zustandsaufnahme der Fahrbahnbefestigungen zu werten ist.

Ingenieurbauwerke

Durch die Straßenbauverwaltungen der Länder werden Informationen über den Bestand und Erhaltungszustand von **Ingenieurbauwerken** auf der Grundlage von Regelwerken erhoben und bereitgestellt, die durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eingeführt wurden. Für die Zustandsbeurteilung werden Programmsysteme genutzt, die im Rahmen der Bauwerksprüfung nach der DIN 1076 „Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen; Überwachung und Prüfung“ entwickelt wurden.

Die Bauwerksprüfung gilt für Brücken, Tunnel, Verkehrszeichenbrücken, Lärmschutzwände und Stützbauwerke sowie sonstige Ingenieurbauwerke und wird alle 3 Jahre als „einfache Prüfung“ und alle 6 Jahre als „Hauptprüfung“ durchgeführt. Vorhandene Schäden werden von einem Bauwerksprüfingenieur direkt am Bauwerk aufgenommen. Der Schaden wird nach einem standardisierten Verfahren (Programmsystem: SIB-Bauwerke) – mittels notebook – vor Ort in Hinblick auf die Kriterien Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit entsprechend den Definitionen zur Schadensbewertung nach der „Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076“ (RI-EBW-PRÜF) bewertet. Als Ergebnis der Hauptprüfung erhält das jeweilige Bauwerk eine Zustandsnote (ZN) zwischen 1 und 4. Die Bedeutung der Zustandsnoten wird durch die Zuordnung zu den folgenden 6 Zustandsklassen veranschaulicht:

„Sehr guter Bauwerkszustand“ (ZN 1,0–1,4):

Maßnahme: Laufende Unterhaltung hinreichend;

„Guter Bauwerkszustand“ (ZN 1.5–1,9):

Maßnahme: Laufende Unterhaltung hinreichend;

„Befriedigender Bauwerkszustand“ (ZN 2,0–2,4):

Maßnahmen: Mittelfristig ist eine Instandsetzung erforderlich;
Kurzfristig können Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit erforderlich werden;

„Noch ausreichender Bauwerkszustand“ (ZN 2,5–2,9):

Maßnahmen: Kurzfristig ist eine Instandsetzung erforderlich;
Kurzfristig können auch Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit erforderlich werden;

„Kritischer Bauwerkszustand“ (ZN 3,0–3,4):

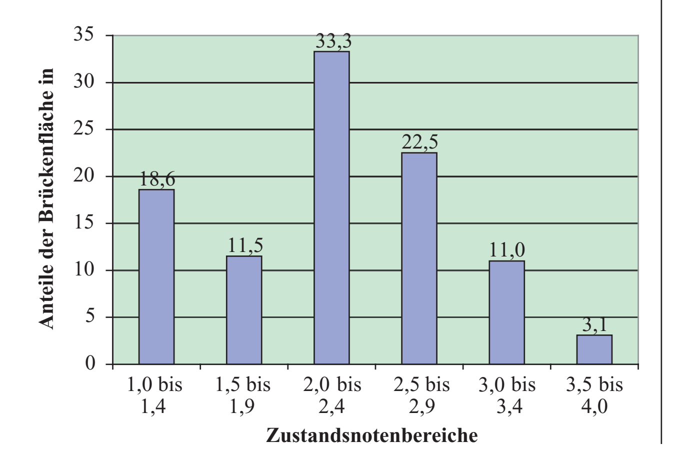
Maßnahmen: Instandsetzung ist umgehend erforderlich; Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit können umgehend erforderlich werden;

„Ungenügender Bauwerkszustand“ (ZN 3,5–4,0):

Maßnahmen: Instandsetzung bzw. Erneuerung ist umgehend erforderlich; Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit können sofort erforderlich werden.

Abbildung 2

Zustandsbewertung der Brückenbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen
(Hochrechnung, Stand 31. Dezember 2000)



Bisher liegen erste Ergebnisse der Schadensbewertung für die anteilsmäßig größte Bauwerksart der Ingenieurbauwerke, die Brückenbauwerke, vor. Diese Werte wurden auf den Gesamtbestand Brücken hochgerechnet, und als Verteilung der Zustandsnoten in **Abbildung 2** dargestellt.

Die Bereiche mit kritischem Bauwerkszustand, d.h. mit Zustandsnoten zwischen 3,0 und 4,0 machen rund 15 % des Gesamtbestandes aus. Ein wesentliches Ziel der künftigen Brückenerhaltung ist es, den Bauwerksanteil mit Zustandsnoten zwischen 3,0 bis 3,4 weiter zu senken und Zustandsnoten über 3,5 völlig zu vermeiden.

1.3 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen

Orientierungsgröße für den Ausbau und die Erhaltung der Bundesfernstraßen ist die zu erwartende Verkehrsnachfrage im Personen- und Güterverkehr. Wichtige Einflussfaktoren hierfür sind der inländische Kraftfahrzeugbestand sowie das Aufkommen im Transitverkehr.

– Kraftfahrzeuge

Anfang des Jahres 2002 wurde für das Bundesgebiet für die Haupt-Kfz-Arten folgende Bestandsentwicklung gegenüber dem Vorjahr festgestellt:

Kfz-Arten	Bestand in Mio. 1.1.2001	Bestand in Mio. 1.1.2002	Zuwachs in Mio.
Krafträder	**3,4**	**3,5**	**0,1**
Pkw	**43,8**	**44,4**	**0,6**
Lkw	**2,6**	**2,6**	**< 0,1**
übrige Kfz	**2,7**	**2,7**	**< 0,1**
Summe Kfz	**52,5**	**53,3**	**0,8**

Abbildung 3 zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes. Der Motorisierungsgrad lag zu Ende des Berichtsjahres bei 629 Pkw/1000 ff-EW[1] (648 Kfz/1000 EW) bezogen auf das gesamte Bundesgebiet.

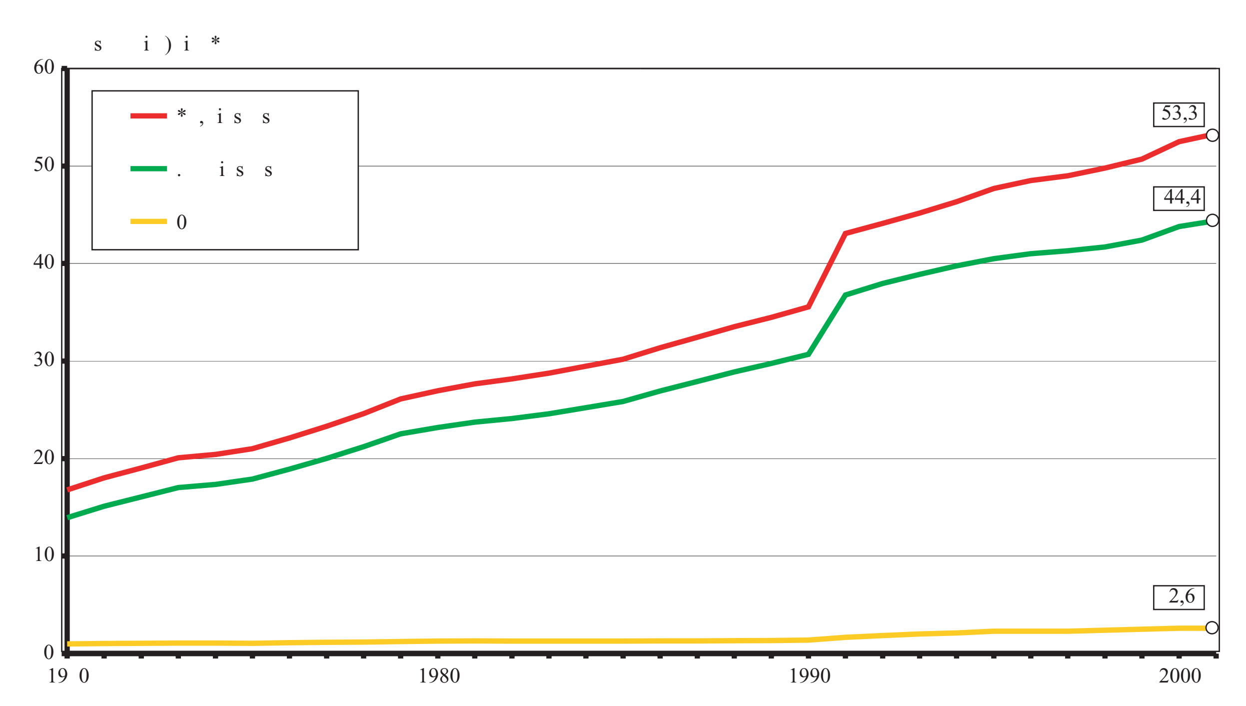
Netz/Teilnetz		2000 DTV$_{Kfz}$ Kfz/24h	2000 Anteil SV %	2001[1)] DTV$_{Kfz}$ Kfz/24h	2001[1)] Anteil SV %	Änderungen 2000/2001 des DTV$_{Kfz}$ %	Änderungen 2000/2001 des DTV$_{SV}$ %
ABL	BAB	50 600	*14,8*	51 100	*14,7*	*1,0*	*0,0*
	BStr. – außerorts –	10 030	*8,2*	10 030	*8,1*	*0,0*	*– 1,0*
NBL	BAB	35 300	*17,6*	36 000	*17,5*	*2,0*	*1,0*
	BStr. – außerorts –	7 050	*9,4*	7 120	*9,0*	*1,0*	*– 3,0*
Bundesgebiet	BAB	47 800	*15,2*	48 400	*15,0*	*1,1*	*0,2*
	BStr. – außerorts –	9 270	*8,4*	9 290	*8,3*	*0,2*	*– 1,5*

1) Schätzungen der Bundesanstalt für Straßenwesen, 2002

1 ff–EW–fahrfähige Einwohner

Abbildung 3

Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes
*) ab 1991 ABL + NBL



Quelle: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (Kraftfahrzeuge Sonderheft 1, 2002)

– Verkehrsstärken

Für das Berichtsjahr wurden über das Jahr gemittelte Werte der durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen (**DTV**) und des Anteils des Schwerverkehrs (SV) (siehe **Tabelle**, Seite 9) ermittelt, die in ihrer zeitlichen Entwicklung in **Abbildung 4** dargestellt sind.

– Fahrleistungen

Im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland wurden im Berichtsjahr folgende Kfz-Fahrleistungen (**JFL–Jahresfahrleistungen**) erbracht (vgl. **Abbildung 5**):

Die verkehrliche Bedeutung der **Bundesfernstraßen** besteht in ihrem – gegenüber dem Längenanteil am Gesamtnetz von rund 23 % – mit rund 51,0 % hohen Anteil an den Jahresfahrleistungen der Kfz (Kfzkm) und den – mit rund 56 % für den Straßenpersonenverkehr (Pkm) und rund 72 % für den Straßengüterverkehr (tkm) – überproportional hohen Anteilen an den Verkehrsleistungen im Straßenverkehr. Der Kfz-Verkehr, insbesondere der Güterverkehr, konzentriert sich weiterhin auf den Autobahnen (vgl. DTV-Werte), die mit einem Längenanteil von rund 5 % des gesamten überörtlichen Straßennetzes mehr als 33 % der gesamten Kfz-Fahrleistungen übernehmen.

Netz/Teilnetz	**2000**		**2001**		**Änderungen 2000/2001 der JFL** %
	JFL Mrd. Kfzkm	**Anteile** %	**JFL** Mrd. Kfzkm	**Anteile** %	
Gesamtes Straßennetz[1]	623,1	*100*	620,3	*100*	*– 0,4*
davon: **BFStr. – außerorts**	311,6	*50,0*	315,6[2]	*50,9*	*1,3*
davon: **Bundesautobahnen**	203,4	*32,6*	207,4[2]	*33,4*	*2,0*
Bundesstraßen	108,2	*17,4*	108,2[2]	*17,5*	*0,0*

[1] DIW

[2] Schätzungen der Bundesanstalt für Straßenwesen, 2002

Abbildung 4

Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen
– vor 1995 nur alte Bundesländer

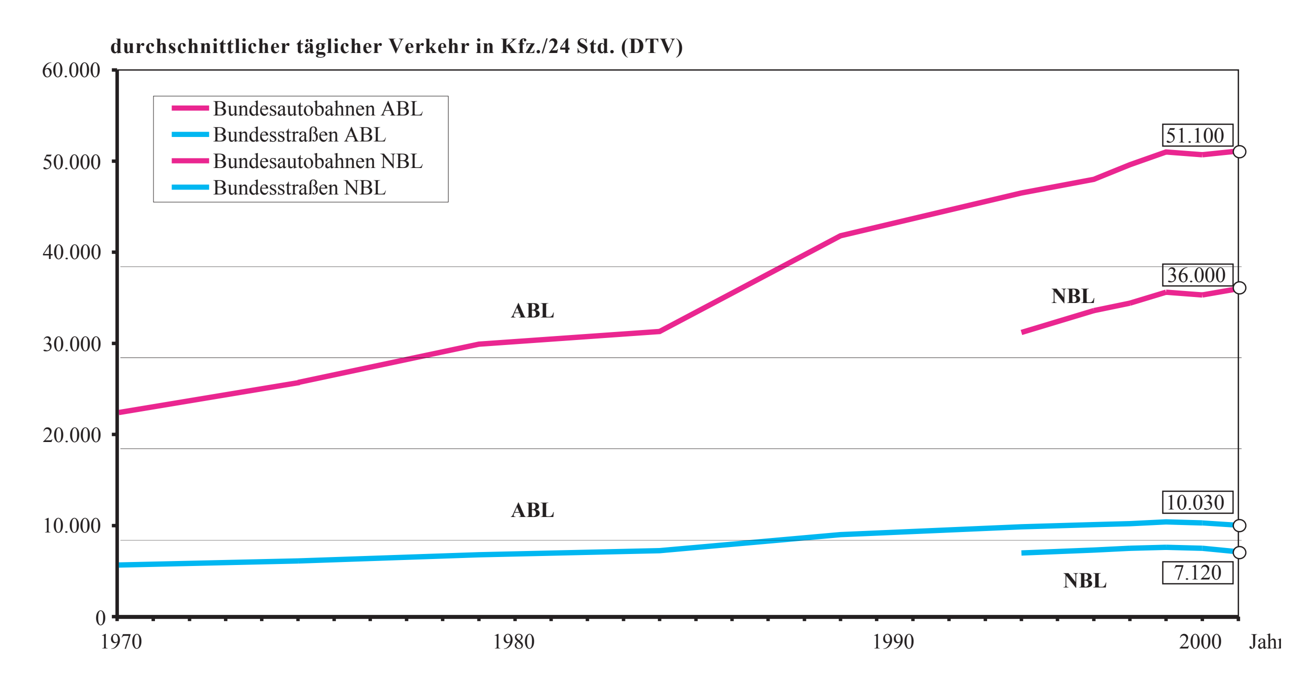
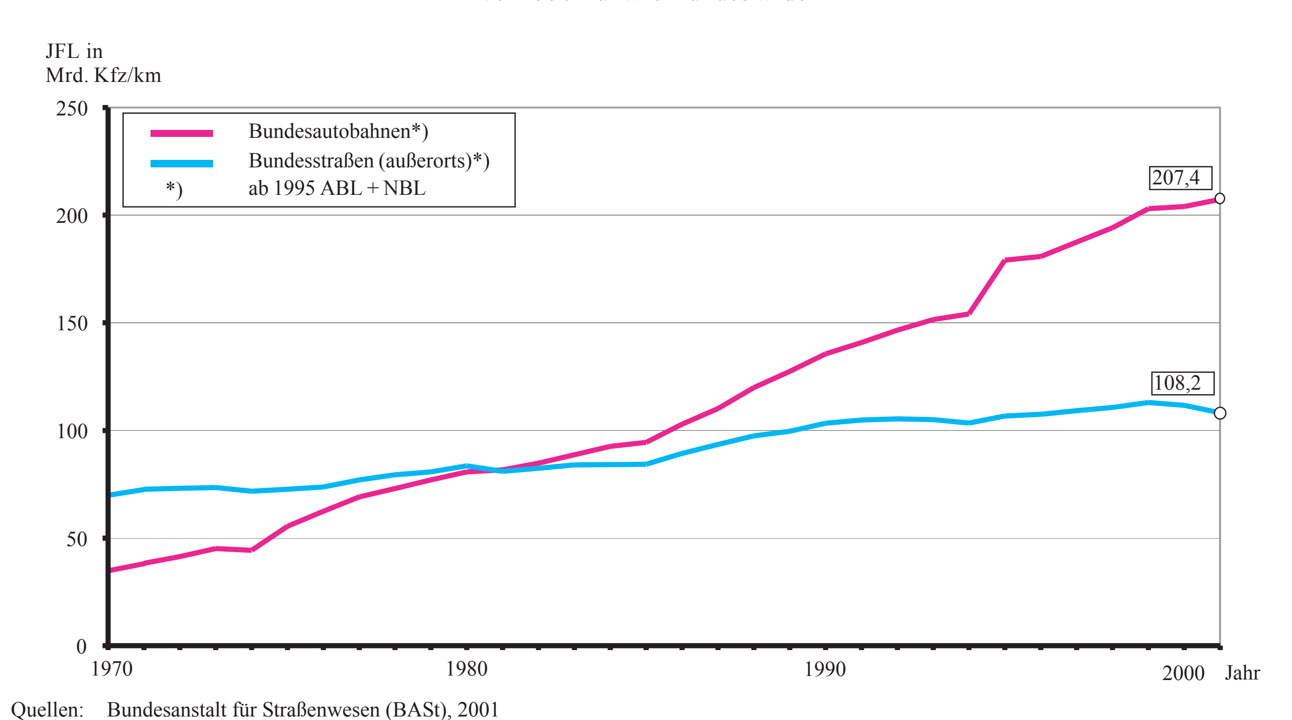


Abbildung 5

Entwicklung der Jahresfahrleistungen (JFL) auf den Bundesfernstraßen
– vor 1995 nur alte Bundesländer



Quellen: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), 2001

– Baustellen auf Autobahnen

Bauarbeiten an Betriebsstrecken der Bundesautobahnen sind zur Erhaltung der Substanz, zu deren Modernisierung und damit auch zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit unvermeidbar. Es wird versucht, während der Dauer der Bauarbeiten die Zahl der Fahrstreifen nicht zu verringern, um die Leistungsfähigkeit der Strecke möglichst beizubehalten. Im Jahr 2001 wurde an rund 685 Baustellen auf Bundesautobahnen 14 Tage und länger gearbeitet. Für das Jahr 2002 zeichnet sich hier ein geringer Abfall auf rund 600 Baustellen ab.

Zur Information für die Öffentlichkeit wurde in Zusammenarbeit mit den Obersten Straßenbaubehörden der Länder das bundesweite Baustelleninformationssystem weiter entwickelt. Aktuelle Baustellendaten und geplante Vollsperrungen werden durch eine zentrale Stelle der Straßenbauverwaltung in jedem Bundesland zusammengetragen und unmittelbar ins Internet eingestellt. Die Daten betreffen laufende und zu erwartende neue Baustellen von längerer Dauer (mehr als 8 Tage) auf Bundesautobahnen. Die nach Autobahnnummern und Streckenverlauf geordneten Informationen sind im Internetangebot des BMVBW unter http:/www. bmvbw.de abrufbar.

1.4 Verkehrsmarkt in Deutschland

Die diesjährige Prognose zur Verkehrskonjunktur[2] wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen von der Prognos AG, Basel, erarbeitet. Das Institut stellt die aktuelle Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung dar und kommt auf dessen Grundlage zu Eckwerten für die kurzzeitige bzw. mittelfristige Entwicklung der Nachfrage nach Verkehrsleistungen der verschiedenen bodengebundenen Verkehrsträger (für den Luftverkehr wurden keine Leistungsdaten ermittelt).

Die **Bevölkerungszahl** in Deutschland lag im Jahr 2001 bei knapp 82,3 Mio. Einwohner (EW) und damit rund 0,1 Mio. EW (0,1 %) über der des Vorjahres. Für das Jahr 2002 ist mit einem moderaterem Zuwachs um rund 0,1 Mio. EW zu rechnen. Der demografische Wandel hin zu einer älteren und schrumpfenden Bevölkerung beginnt mittelfristig zu wirken. Allein bedingt durch weitere Zuwanderung wird die Bevölkerung in Deutschland bis zum Jahr 2006 noch auf 82,5 Mio. EW ansteigen.

In seiner Kurzfristprognose vom April 2002 erwartet das BMF für 2002 ein Wachstum des deutschen **Bruttoinlandsproduktes** (**BIP**) von 0,7 % (2001 rund 2 %). Für das Jahr 2003 wird mit einer Zunahme um rund 2,6 % gerechnet. Der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung prognostiziert für das Jahr 2002 einen Anstieg um 0,9 % und für 2003 einen Anstieg um 2,4 %. Die EU-Kommission geht für das Jahr 2003 von 2,7 % aus. Mittelfristig (2003–2006) erwartet das BMF einen jährlichen Anstieg von 2,5 %.

[2] Prognose Juni 2002, Prognos AG, Verkehrsentwicklung Sommer 2002, „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“

Der **private Verbrauch** ist in Deutschland im ersten Quartal 2002 deutlich zurückgegangen. Maßgebliche Gründe sind die Abnahme des real verfügbaren Einkommens und die gestiegene Arbeitslosigkeit; auch die Euro-Bargeldeinführung und die damit verbundene Unsicherheit der Konsumenten sowie die als sehr hoch empfundene Inflation dürften zur Kaufzurückhaltung der privaten Haushalte beigetragen haben. In der zweiten Jahreshälfte wird allerdings mit einer Nachfragebelebung gerechnet, so dass sich für das gesamte Jahr 2002 laut BMF noch ein Anstieg von 0,7 % ergeben sollte. Mittelfristig geht das BMF von einem Anstieg von rund 2,1 % p. a. aus.

Die **Motorisierung der fahrfähigen Bevölkerung** – Anzahl von Pkw je 1 000 EW über 18 Jahren (rund 81 %) – lag in 2001 bei 664 Pkw/1 000 EW und wird in 2002 auf 665 Pkw/1 000 EW ansteigen. Sie zeigt weiterhin einen Wachstumstrend, der sich leicht abflacht. Nach Jahren einer geringen Bestandsausweitung – wie z. B. 1992, 1997 oder 1998 – folgen meistens Jahre mit Nachholeffekten. So wird ab 2003 mit einer – gegenüber den 90er Jahren abgeschwächten – Zunahme der Motorisierung der fahrfähigen Bevölkerung von 0,7 % in 2003 und danach von jahresdurchschnittlich 0,5 % gerechnet. Dies entspricht einer Zunahme des **Pkw-Bestandes** von durchschnittlich 0,9 % im Jahr. Gegenüber dem 1. Juli 2001 nimmt demnach der Pkw-Bestand bis 2006 um 1,9 Mio. Pkw auf 46,2 Mio. Pkw zu.

Nach vergleichsweise starkem Rückgang der Gesamtnachfrage nach **Personenverkehrsleistungen** auf deutschen Verkehrswegen mit Pkw, Krafträdern, Bussen und Bahnen – d. h. alle motorisierten Landverkehre – im Jahr 2000 wird für 2001 mit einem weiteren Rückgang gerechnet, der mit – 0,9 % gegenüber dem Vorjahr (– 2,0 %) jedoch deutlich geringer ausfällt. Ausschlaggebend hierfür sind die weiterhin rückläufigen Verkehrsleistungen im motorisierten Individualverkehr (MIV), die aufgrund des nochmals stark rückläufigen Absatzes an Benzin- und Dieselkraftstoffen zu erwarten sind (vgl. **Tabelle 1a**). Anders als im Vorjahr konnten die öffentlichen Verkehre in 2001 nicht von den Rückgängen im MIV profitieren. Die Verkehrsleistungsentwicklung bei den Verkehrszweigen des öffentlichen Verkehrs stagnierte insgesamt aufgrund einer Mischung von deutlichen Rückgängen im Gelegenheitsverkehr mit Bussen und im Eisenbahnverkehr, während die Linienverkehre im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) und die Schienennahverkehre weiter zulegen konnten.

Vor dem Hintergrund der unsicheren weltpolitischen Situation werden für die nahe Zukunft keine nennenswerten Veränderungen des Kraftstoffpreisniveaus unterstellt. Der Einfluss der Ökosteuer wird bei den Mineralölschwankungen eher als gering eingestuft. Aus diesem Grund und einer schwachen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung wird es im Jahr **2002** nur einen leichten Zuwachs von 0,4 % beim MIV und eine nahezu gleichbleibende Verkehrsleistung im öffentlichen Verkehr geben.

Die **Mittelfristprognose bis zum Jahr 2006** basiert auf einer weiteren Zunahme der fahrfähigen Bevölkerung, die

Tabelle 1 a

Kurzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Personenverkehr

	2000		2001			2002		
	[1]	Anteil %	[1]	Anteil %	00/01 %	[1]	Anteil %	01/02 %
Bodengebundener Personenverkehr	Leistung in Mrd. P.km							
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Eisenbahn [2]	**75,1**	**8,4**	**75,3**	**8,5**	**0,3**	**75,4**	**8,5**	**0,1**
1.1 – Schienennahverkehr	39,2		40,5		3,3	40,4		– 0,2
1.2 – Schienenfernverkehr	35,9		34,8		– 3,1	35,0		0,6
2. Öff. StraßenPV [3]	**77,3**	**8,7**	**77,0**	**8,7**	**– 0,4**	**77,0**	**8,7**	**0,0**
2.1 – Linienverkehr	51,7		52,1		0,8	52,3		0,4
2.2 – Gelegenheitsverkehr	25,6		24,9		– 2,7	24,7		– 0,8
3. Individualverkehr [4]	**740,1**	**82,9**	**731,8**	**82,8**	**– 1,1**	**734,8**	**82,8**	**0,4**
4. Summe Personenverkehr (Land)	**892,5**	**100,0**	**884,1**	**100,0**	**– 0,9**	**887,2**	**100,0**	**0,4**

[1] aus PROGNOS AG, Juni 2002

[2] Nach Zugkategorien des Nah- und Fernverkehrs

[3] Busse, Tram- und Stadtbahnen nach Linien- und Gelegenheitsverkehr

[4] Pkw, Kombi, Krad, einschließlich Taxi und Mietwagen

mit einer zunehmenden Führerscheinverfügbarkeit und einer kontinuierlich wachsenden Motorisierung einhergeht. Zudem wird eine spürbare Expansion des BIP und des privaten Verbrauchs um durchschnittlich 2,5 % bzw. 2,1 % p. a. unterstellt sowie eine Zunahme der Erwerbspersonen. Diese Entwicklungen dürften ab 2003 die Personenverkehrsleistungen insgesamt um durchschnittlich 0,8 % p. a. ansteigen lassen. Im öffentlichen Verkehr wird aufgrund von Nachholeffekten und Angebotsverbesserungen mit einem etwas stärkeren Wachstum um 1 % gerechnet. Insgesamt werden bis 2006 jedoch keine nennenswerten Modal-Split-Veränderungen stattfinden.

Der **motorisierte Individualverkehr** (MIV) ist mit einem Modalsplit-Anteil von rund 84 % beim Verkehrsaufkommen wie bei der Verkehrsleistung (die mittleren Beförderungsweiten im MIV und ÖV sind insgesamt sehr ähnlich) der bei weitem wichtigste Verkehrszweig des **motorisierten Personenverkehrs**. Sein Wachstum hängt eng mit dem allgemeinen Wirtschaftswachstum, der Einkommens- und Nutzerkostenentwicklung, mit demografischen Veränderungen sowie mit der Verfügbarkeit über Pkw (und Krafträder) zusammen.

Der Verkehrsleistungsanstieg im MIV bedeutet in Verbindung mit der Fahrleistungsprognose, dass die (entfernungsgewichteten) **Besetzungsgrade der Pkw** bis 2006 praktisch unverändert bleiben; hier kompensieren sich reduzierende Einflüsse durch die zunehmende Beschaffung von Zweitwagen mit erhöhenden Einflüssen durch den Fahrtzweckstrukturwandel in Richtung eines Bedeutungszuwachses von Freizeit- und Urlaubsverkehren, die tendenziell höhere Besetzungsgrade aufweisen als die übrigen Fahrtzwecke.

Die **öffentlichen Verkehre** haben sich in 2001 bei insgesamt stagnierender Verkehrsleistungsentwicklung sehr unterschiedlich entwickelt. Die Fernverkehrszweige – Bus-Gelegenheitsverkehr und Eisenbahnfernverkehr – weisen Rückgänge um knapp 3 % auf, während der **öffentliche Straßenpersonenlinienverkehr** (**ÖSPNV**) mit 0,8 % moderat und der Eisenbahn-Nahverkehr mit über 3,3 % deutlich zunahm. Letzteres dürfte im wesentlich auf die Angebotsveränderungen der DB AG zurückzuführen sein.

Für das **laufende Jahr** wird aufgrund der schwachen Wachstumserwartungen insgesamt eine annähernd stagnierende Entwicklung der Verkehrsleistung im öffentlichen Verkehr erwartet. Lediglich beim **ÖSPNV** und beim **Eisenbahn-Fernverkehr** wird mit einem leichten Zuwachs gerechnet, wobei auch die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln-Frankfurt im August 2002 – als Hochgeschwindigkeitsstrecke – eine wesentliche Rolle spielen dürfte.

Mittelfristig sind **ab 2003** wieder stärkere Zuwächse zu erwarten, die infolge von Nachholeffekten in 2003 etwas stärker ausfallen werden als in den darauf folgenden Jahren. Für den ÖSPNV wird – ähnlich wie im Eisenbahnverkehr – mit einem durchschnittlichen Wachstum von 0,5 % p. a. gerechnet. Im Bus-Gelegenheitsverkehr und im Eisenbahnfernverkehr werden zwischen 2003 und 2006

Wachstumsraten von rund 1 % p. a. erwartet. Vor dem Hintergrund der angesprochenen Angebotsverbesserung im Eisenbahn-Fernverkehr wird hier die Zunahme in 2003 etwas höher ausfallen.

Insbesondere im Eisenbahn-Fernverkehr und im Bus-Gelegenheitsverkehr werden die **mittleren Beförderungsweiten mittelfristig** weiter zunehmen, sodass das Aufkommen mit unter 0,5 % bzw. 0,7 % unterproportional zur Verkehrsleistung wächst. Beim Linien- und Nahverkehr werden dagegen keine nennenswerten Veränderungen bei den mittleren Beförderungsweiten eintreten.

Im **Luftverkehr** sind die Aufkommensrückgänge im **Jahr 2001** insgesamt schwächer ausgefallen, als aufgrund der Ereignisse des 11. September zunächst erwartet worden war. Zwar ist der innerdeutsche Luftverkehr, der sich bereits seit Februar 2001 schwach entwickelt hatte, mit – 5,4 % deutlich stärker eingebrochen, gleichzeitig fielen jedoch die Rückgänge im grenzüberschreitenden Verkehr mit – 1,4 % moderat aus.

Diese rückläufige Entwicklung ist auch **in 2002** zu erwarten. Seit 2001 halten die Luftverkehrsgesellschaften vor allem im Binnenverkehr reduzierte Angebotskapazitäten vor. Zusammen mit der anhaltend schwachen Entwicklung der grenzüberschreitenden Verkehre wird dieser Effekt im laufenden Jahr nochmals zu Rückgängen im innerdeutschen Verkehr um – 4,1 % führen. In Verbindung mit der **ab 2003** zu erwarteten Zunahme des Wirtschaftswachstums im Dienstleistungssektor und wieder kräftigen Zuwächsen im Außenhandel wird das innerdeutsche Passagieraufkommen mittelfristig über 2 % und im grenzüberschreitenden Verkehr um 3,9 % p. a. zunehmen.

Im Jahr **2001** fiel die Zunahme der mit Lkw, Eisenbahnen, Binnenschiffen und Rohrfernleitungen erbrachten **Güterverkehrsleistungen** mit 1,2 % deutlich schwächer aus als in den Vorjahren (vgl. **Tabelle 1 b**). Die Zunahme wurde im wesentlichen vom Straßengüterfernverkehr getragen; mit Ausnahme der Rohrfernleitungen verzeichneten alle anderen Verkehrsträger Rückgänge. Obwohl damit die Nachfrage nach Güterverkehrsleistungen stärker zugenommen hat als das BIP, fällt die Zunahme der **gesamtmodalen Transportintensität** (Verkehrsleistung bezogen auf das BIP) dennoch sehr schwach aus.

Für das Jahr **2002** wird für die **gesamte Güterverkehrsnachfrage** ein gegenüber um rund 0,5 % geschwächtes Wachstum erwartet. Dieses – schwache – Wachstum wird – wie im Vorjahr – ausschließlich von Straßengüterverkehr getragen, während die anderen Verkehrsträger mit weiteren Rückgängen rechnen müssen.

Der in **2002** zu erwartende schwache Konjunkturverlauf wird sich aufgrund der anhaltend schlechten Entwicklung in der Bauwirtschaft besonders nachteilig auf die **Binnenverkehre** des **Güterverkehrsaufkommens** auf der **Straße** auswirken. Infolge der fehlenden außerwirtschaftlichen Dynamik werden auch die grenzüberschreitenden Straßentransporte schwächer wachsen. Insgesamt wird für die Straße mit einer Zunahme von knapp 1,5 % gerechnet.

Die **Eisenbahnen** sind besonders von dem weiter rückläufigen Steinkohleabsatz, dem gegenüber dem Vorjahr deutlich schwächeren Mineralölabsatz und der stagnierenden Stahlproduktion betroffen, während sich die Nachfrage in den für die Schiene bedeutenden Bereichen Düngemittel und chemische Erzeugnisse sowie Fahrzeugen,

Tabelle 1 b

Kurzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Güterverkehr

	2000		2001			2002		
	[1]	Anteil %	[1]	Anteil %	00/01 %	[1]	Anteil %	01/02 %
Bodengebundener Güterverkehr	Leistung in Mrd. t.km							
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Eisenbahn [2]	**76,0**	**15,1**	**74,3**	**14,6**	**– 2,2**	**73,5**	**14,3**	**– 1,1**
2. Binnenschifffahrt	**66,5**	**13,2**	**64,8**	**12,7**	**– 2,6**	**64,3**	**12,5**	**– 0,8**
3. Straßengüterverkehr [3]	**346,3**	**68,7**	**354,8**	**69,6**	**2,5**	**359,8**	**70,2**	**1,4**
3.1 – Inländische Lkw	250,6		256,3			258,5		
3.2 – Ausländische Lkw	95,7		98,6			101,4		
4. Rohrleitungen [4]	**15,0**	**3,0**	**15,8**	**3,1**	**5,3**	**15,2**	**3,0**	**– 3,8**
5. Summe Güterverkehr (Land)	**503,8**	**100,0**	**509,7**	**100,0**	**1,2**	**512,8**	**100,0**	**0,6**

[1] aus PROGNOS AG, Juni 2002

[2] Wagenladungen (ohne Dienstgutverkehr)

[3] ohne Kabotageleistungen ausländischer Lkw

[4] Nur Rohöl

Maschinen und Halb- und Fertigwaren konjunkturbedingt nur schwach entwickelt. Insgesamt wird für 2002 ein Rückgang der Transportleistung um 1 % erwartet.

In der **Binnenschifffahrt** wird sich konjunkturbedingt die Transportnachfrage nach Trocken- und Massengütern wie Steinen und Erden auch in **2002** nur schwach entwickeln. Gleichzeitig bleiben die positiven Impulse des Jahres 2001 auf die Tankschifffahrt in 2002 voraussichtlich aus. So wird auch für 2002 mit einem weiteren Rückgang von 0,8 % gerechnet.

Der starke Zuwachs bei den **Rohrleitungsfernleitungen** von knapp 5 % in 2001 spiegelt den Nachholbedarf an Heizöl infolge der geringen Lagerbestände Anfang 2001 wider und wird erwartungsgemäß in 2002 entsprechend wieder zurückgenommen.

Mit einer Erholung der wirtschaftlichen Entwicklung in der zweiten Jahreshälfte 2002 wird für **2003** mit einem relativ starken Wachstum der Gesamtwirtschaft um 2,6 % gerechnet. Getragen von einer kräftigen Zunahme des Außenhandels (7,7 % in 2003) setzt sich diese Entwicklung **bis 2006** leicht abgeschwächt fort. Es ist zu erwarten, dass die konjunkturelle Belebung wieder mit einer bezogen auf das BIP überproportionalen Zunahme der gesamtmodalen Güterverkehrsleistung einhergehen wird. Die **gesamtwirtschaftliche Transportintensität** – d. h. die Güterverkehrsleistung bezogen auf das BIP – wird ab 2003 wieder zunehmen. Von rund 250 tkm/T Euro in den Jahren 2000 bis 2002 wird bis 2006 eine Zunahme auf 258 tkm/T Euro – also um 0,8 % – erwartet. Über alle Landverkehrsträger entspricht dies einem durchschnittlichen Wachstum der Güterverkehrsleistung auf deutschen Verkehrswegen von rund 3,2 % p. a.

Das **Wachstum** findet dabei – wie schon in den vergangenen Jahren - hauptsächlich auf den **großen Entfernungen im Binnenverkehr** und in den **grenzüberschreitenden Verkehren** infolge des stetig wachsenden Warenaustausches statt. Eisenbahnen und Binnenschifffahrt werden mittelfristig ebenfalls nur bedingt an diesem Wachstum partizipieren können, so dass der **Straßengüterfernverkehr** – zumindest mittelfristig – der **Hauptwachstumsträger** bleibt.

1.5 Gesetzliche Grundlagen

1.5.1 5. Fernstraßenänderungsgesetz (FStrÄndG)

Das Fünfte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes vom 11. Oktober 2002 (BGBl. 2002 I, S. 4015) ist am 17. Oktober 2002 in Kraft getreten. Mit dem Änderungsgesetz werden insbesondere die in § 2 Abs. 4 und 6 FStrG enthaltenen Regelungen über die Widmung, Umstufung und Einziehung von Bundesfernstraßen ergänzt bzw. neu gefasst.

Eine Bundesfernstraße, die ihre bisherige Verkehrsbedeutung verloren hat und die nicht mehr dem weiträumigen Verkehr dient oder zu dienen bestimmt ist, ist entweder **unverzüglich** einzuziehen, wenn sie jede Verkehrsbedeutung verloren hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen (Einziehung), oder **unverzüglich** dem Träger der Straßenbaulast zu überlassen, der sich nach Landesrecht bestimmt (Abstufung).

Darüber hinaus können Entscheidungen über die Widmung, Umstufung und Einziehung einer Bundesfernstraße künftig auch im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens getroffen und damit zügiger umgesetzt werden.

1.5.2 Fernstraßenbauprivatfinanzierungsänderungsgesetz (FStrPrivFinÄndG)

Ziel und Zweck des am 6. September 2002 in Kraft getretenen FStrPrivFinÄndG (BGBl. 2002 I, S. 3442) ist die Schaffung eines höheren Maßes an Rechts-, Planungs- und Investitionssicherheit im Vergleich zur bisherigen Rechtslage für alle Betroffenen (Verkehrsteilnehmer, Konzessionsnehmer und Konzessionsgeber).

Bereits durch das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) vom 30. August 1994 können Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung bestimmter Bundesfernstraßenprojekte - neu zu errichtende Brücken, Tunnel, Gebirgspässe im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr – auf Private übertragen werden. Zur Refinanzierung erhält der Private das Recht zur Mautgebührenerhebung. Für zwei Projekte wurden bisher entsprechende Konzessionsverträge abgeschlossen [Warnowquerung (Rostock), Herrentunnel (Lübeck)], weitere Konzessionsverträge für Projekte nach dem F-Modell (vgl. Kap. 2.3.2) sind geplant [z. B. Hochmoselübergang (B 50 n), Strelasundquerung zur Insel Rügen (B 96n), Albaufstieg (A8), A281 (Bremen)]. Die seit Beginn der Umsetzung dieser Projekte gemachten Erfahrungen haben operationelle Defizite des bisherigen Gesetzes in einigen zentralen Bereichen aufgezeigt, die zu Schwierigkeiten bei der Realisierung von Betreibermodellen geführt haben. Auch diese Defizite sollen durch das FStrPrivFinÄndG beseitigt werden.

Das Änderungsgesetz beschränkt sich auf sachdienliche, betriebswirtschaftlich und/oder rechtlich erforderliche Konkretisierungen und Ergänzungen vor allem im Bereich der Erhebung und Entrichtung der Mautgebühr. Es befasst sich insbesondere mit folgenden Fragen:

– Bestimmungen zur Beleihung des Privaten,

– Refinanzierungsfragen, z. B. Konkretisierung der bei der Mautgebührenberechnung berücksichtigungsfähigen Kosten,

– Festlegung der privat zu finanzierenden Strecken durch separate Rechtsverordnung,

– Anspruch des Privaten gegenüber dem BMVBW auf Erlass und Fortschreibung der Mautgebührenverordnungen,

– Regelungen über die Entrichtung und Kontrolle der Mautgebühren (z. B. Prinzip der Selbstdeklaration, Zugriff auf Halterdaten, etc.),

– Regelungen über Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von Daten sowie

– Ordnungswidrigkeitentatbestand.

Durch das Änderungsgesetz wird zugleich die Entscheidung des Gesetzgebers aus dem Jahre 1994 für einen verstärkten nutzerfinanzierten Straßenbau bekräftigt.

1.5.3 Internationale Abkommen (Vertragsgesetze)

In der 14. Legislaturperiode wurden drei völkerrechtliche Übereinkünfte durch folgende Vertragsgesetze in nationales Recht umgesetzt:

1. Das Gesetz zum Vertrag vom 12. September 2000 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik über den Zusammenschluss der deutschen Autobahn A 17 und der tschechischen Autobahn D 8 an der gemeinsamen Staatsgrenze durch Errichtung einer Grenzbrücke (BGBl. 2002 II, S. 2344),
2. das Gesetz zum Abkommen vom 21. November 2000 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über den Bau und die Erhaltung von Grenzbrücken im nachgeordneten Straßennetz (BGBl. 2002 II, S. 2331) und
3. das Gesetz zum Abkommen vom 12. Juni 2001 zwischen den Regierungen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Bau und die Erhaltung von Grenzbrücken über den Rhein, die nicht in der Baulast der Vertragsparteien liegen (BGBl. 2002 II, S. 2323).

Dadurch werden die verfassungsrechtlichen Voraussetzungen nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes für die Begründung der völkerrechtlichen Vertragsbindung der Bundesrepublik Deutschland geschaffen. Alle drei Vertragsgesetze sind am 4. September 2002 in Kraft getreten, der Weg für den Austausch der Ratifikationsurkunden ist damit bereitet.

Die auf der Grundlage des deutsch-tschechischen Staatsvertrages zu errichtende Grenzbrücke im Zuge der Bundesautobahn A17 ermöglicht eine durchgehende Autobahnverbindung von Berlin über Dresden nach Prag. Diese Autobahn ist ein Projekt von europäischer Bedeutung, das die Lücke im Transeuropäischen Straßennetz (TERN) zwischen Skandinavien und Südeuropa schließt. Die deutsche Autobahn A 17 und die tschechische Autobahn D 8 sind zudem Bestandteile des paneuropäischen Korridors IV Dresden/Nürnberg – Prag – Budapest – Sofia – Istanbul und daher Bausteine der bevorstehenden EU-Osterweiterung. Mit dem Neubau der A17 soll gleichzeitig der Raum südlich und südöstlich von Dresden erschlossen und die Straßen in Dresden und Umgebung vom Durchgangsverkehr in die Tschechische Republik entlastet werden. Der Neubau der A 17 Dresden – BGrz. D/CZ (– Prag) ist Bestandteil des „Vordringlichen Bedarfs“ des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen und soll – mit finanzieller Förderung durch die EU (EFRE) – bis Ende 2005 fertig gestellt werden.

An der deutsch-polnischen Staatsgrenze bestand Regelungsbedarf für den Bau neuer und der Erhaltung bestehender Grenzbrücken (44, einschließlich Brückenreste). Mit dem völkerrechtlichen Rahmenabkommen vom 21. November 2000 wird ein Rechtsrahmen für den Bau und die Erhaltung von Grenzbrücken im nachgeordneten Straßennetz geschaffen. Die Anlagen A und B des Abkommens beinhalten bereits den Neubau von sechs Grenzbrücken, namentlich die Brücken bei Hagenwerder/Radmeritz (Radomierzyce), Görlitz/Zgorlezec, Garz/Swinemünde (Swinoujscie), Forst/Skaren (Zasieki), Krauschwitz/Lugnitz (Leknica) und Deschka/Penzig (Piensk). Weitere Projekte können durch Ergänzung der Anlagen A und B mittels diplomatischen Notenwechsels in den Anwendungsbereich des Abkommens aufgenommen werden. Die Projektplanungen und Vereinbarungen der örtlich zuständigen Baulastträger für die genannten Grenzbrücken können nun zügig weitergeführt werden. Außerdem wird durch das Abkommen die Erhaltung von zwei vorhandenen Grenzbrücken bei Podrosche/Preobus (Przewoz) und Ostritz/Grunau (Krzewina Zgorzelecka) geregelt.

Mit dem deutsch-französischen Rahmenabkommen vom 12. Juni 2001 und dessen innerstaatlicher Umsetzung wird ein Rechtsrahmen für die in der Baulast von Gebietskörperschaften zu errichtenden Grenzbrücken am Oberrhein im Zuge von Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen geschaffen. Dazu zählen zunächst drei Projekte, die Fussgänger- und Radfahrerbrücke zwischen Weil am Rhein und Hüningen, die Brücke für Kfz und Fußgänger zwischen Hartheim und Fessenheim sowie die Fußgänger- und Radfahrerbrücke zwischen Kehl und Straßburg.

Wie beim deutsch-polnischen Rahmenabkommen können auch hier weitere Projekte für den Bau und die Erhaltung von Grenzbrücken über den Rhein unter erleichterten Bedingungen – d. h. durch diplomatischen Notenwechsel, der innerstaatlich durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates in Kraft gesetzt wird – aufgenommen werden. Das Abkommen beschränkt sich auf die einheitliche Festlegung von Grundsätzen über den Bau und die Erhaltung von Grenzbrücken. Neben der Zulassung eines einheitlichen Rechtsregimes für den Bau oder die Erhaltung der Grenzbrücken – entweder gilt ausschließlich deutsches oder ausschließlich französisches Recht – schaffen die getroffenen Vereinbarungen erhebliche technische und rechtliche Erleichterungen durch Vereinfachungen im Bereich des Aufenthalts-, Arbeitsgenehmigungs-, Steuer- und Zollrechts. Die Ausführung der Bauwerke und die Detailplanungen erfolgen durch die jeweiligen Gebietskörperschaften vor Ort. Die von den Gebietskörperschaften geschlossenen Vereinbarungen über die Bauausführung, Finanzierung und Erhaltung der Grenzbrücken werden durch Notenwechsel der beiden Regierungen gebilligt.

1.6 Bundeshaushalt 2002 und mittelfristige Finanzplanung

Das Haushaltsgesetz 2002 vom 20. Dezember 2001 wurde am 27. Dezember 2001 verkündet (BGBl. I, Seite 3964). Der vom Bundestag verabschiedete Bundeshaushalt 2002 sieht für Kap. 1210 (Bundesfernstraßen) Ausgaben in Höhe von 5 518,6 Mio. Euro (10 793,4 Mio. DM) vor.

In der Finanzplanung bis 2006 sind für das Jahr 2003 rund 5 432,1 Mio. Euro, für das Jahr 2004 rund 5 221,9 Mio. Euro, für das Jahr 2005 rund 5 158,3 Mio. Euro und für das Jahr 2006 rund 5 314,3 Mio. Euro vorgesehen (vgl. **Tabelle 2** bzw. **Abbildung 9**, Seite 39).

Tabelle 2

Finanzrahmen 1991 bis 2006 – in Mio. Euro
(für die Jahre 1991 bis 2001 zusätzlich in Mio. DM) –
(gemäß Haushaltsentwurf 2003 mit Finanzplanung vom 19. Juni 2002)

	2001[1)]	Summe 1991 bis 2001	2002[1)]	2003[1)]	2004	2005	2006	Summe 1991 bis 2006
	Ist	Ist	Soll	Entwurf	Finanzplanung			
1	3	4	5	6	7	8	9	10
Kap. 1210	**5 578,3** (10 910,3)	**57 110,5** (111 698,5)	**5 518,6**	**5 432,1**	**5 221,9**	**5 158,3**	**5 314,3**	**83 755,7**
Nichtinvestitionen .	**919,8** (1 799,0)	**10 187,9** (19 925,7)	**888,7**	**918,8**	**896,1**	**905,5**	**911,4**	**14 708,3**
Investitionen	**4 658,5** (9 111,3)	**46 904,2** (91 736,8)	**4 629,9**	**4 513,4**	**4 325,8**	**4 252,8**	**4 403,0**	**69 029,1**
– davon Anteil für Maßnahmen des Bedarfsplanes; Hauptbautitel (HBT) incl. Refinanzierung	**2 620,6** (5 125,5)	**25 556,6** (49 984,4)	**2 779,3**	**2 771,4**	**2 750,6**	**2 751,9**	**2 894,9**	**39 504,7**
– davon Investitionen außerhalb der Hauptbautitel	**2 037,9** (3 985,8)	**21 366,1** (41 788,4)	**1 850,6**	**1 742,0**	**1 575,2**	**1 500,9**	**1 508,1**	**29 542,9**

1) für die Jahre 2001– 2003 einschl. der Mittel für das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP)

2 Aktuelles

2.1 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße –

Ein vorrangiges Ziel der Bundesregierung ist die zügige Realisierung der 7 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße. Wesentliche Teile dieser Projekte sollen bis Mitte dieses Jahrzehnts verwirklicht werden (siehe **Abbildung 6,** Seite 19).

Die VDE-Projekte – Straße haben eine Gesamtlänge von rund 2 000 km. Bis Ende des 1. Quartals 2002 wurden rund 1 130 km fertig gestellt, rund 370 km waren im Bau, d. h. 3/4 des VDE-Projektvolumens sind bereits realisiert bzw. in der Umsetzungsphase. Bis Ende 2001 wurden 8,8 Mrd. Euro ausgegeben. Das entspricht mehr als der Hälfte der aktuellen VDE-Kosten. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Realisierungszenit der VDE überschritten ist. Deshalb wurde die seit 1997 konstante VDE-Plafondierung in Höhe von 1,2 Mrd. Euro/Jahr in den Jahren 2001 und 2002 um jeweils rund 102,3 Mio. Euro (200 Mio. DM) auf rund 1,1 Mrd. Euro/Jahr (2,2 Mrd. DM/Jahr) abgesenkt. Ab 2003 ist eine weitere Reduzierung um rund 102,3 Mio. Euro/Jahr eingeplant. Mit dieser Finanzierungslinie ist sichergestellt, dass die 7 VDE-Projekte bis Ende 2005 weitgehend und bis 2007/8 vollständig zur Verfügung stehen.

Zum Ende des 1. Quartals 2002 war folgender Realisierungsstand erreicht:

Bearbeitungs- bzw. Fertigstellungsphasen	Realisierungsstand in % (Ende 1. Quartal 2002)
Linie bestimmt (nur bezogen auf Neubauvorhaben mit einer Gesamtlänge von 942 km)	*100*
RE-Entwürfe in Arbeit bzw. abgeschlossen	*rd. 97*
Planfeststellung abgeschlossen	*rd. 80*
in Bau	*rd. 19*
unter Verkehr	*rd. 55*

Im Einzelnen wurden bis Ende des 1. Quartals 2002 folgende Bauziele erreicht:

Projekt 10: A 20, Lübeck (A 1)–Stettin (A 11)

Auf dem 4-streifigen, 323 km langen Neubauabschnitt laufen die Bauarbeiten auf einer Länge von rund 92 km. Schwerpunkte sind die Räume Grimmen, Jarmen, Strasburg und Uckermark. Folgende Abschnitte mit einer Gesamtlänge von rund 138 km sind bereits fertig gestellt:

– Lübeck (A 1)–Genin,
– Schönberg Autobahnkreuz Rostock,
– Grimmen-West–Grimmen-Ost,
– Pasewalk-Nord–Autobahnkreuz Uckermark.

Projekt 11: A 2, Hannover–Berlin/ A 10, Berliner Ring (Süd- und Ostring)

Das Projekt beinhaltet die Querschnittserweiterung auf 6 Fahrstreifen einschließlich der Grunderneuerung der vorhandenen Fahrbahn mit einer Gesamtlänge von rund 329 km. Aufgrund der EXPO 2000 in Hannover und der dadurch erwarteten zusätzlichen Verkehre war der 6-streifige Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Hannover-Ost und dem Autobahndreieck Werder (Länge: 208 km) bereits am 9. November 1999 fertig gestellt und der Abschnitt durchgängig für den Verkehr freigegeben worden. In den zwei restlichen Teilabschnitten im niedersächsischen Bereich bei Peine und bei Braunschweig wurde der 6-streifige Ausbau in 2001 begonnen. Darüber hinaus sind weitere rund 75 km unter Verkehr:

– A 10, Autobahndreieck Werder–Autobahndreieck Potsdam,
– A 10, Autobahndreieck Potsdam (westlich) Autobahnkreuz Schönefeld, (ohne Autobahndreieck Nuthetal),
– A 10, Bereich Anschlussstelle B 101n und
– A 10, Autobahndreieck Spreeau–Rüdersdorf.

Projekt 12: A 9, Berlin–Nürnberg

Die Querschnittserweiterung auf 6 Fahrstreifen einschließlich Grunderneuerung (Länge: 371 km) ist weit vorangeschritten. In Bau befinden sich rund 44 km. Unter Verkehr sind bereits 266 km:

– Autobahndreieck Potsdam–Klein-Marzehns (L-GR BB/ST),
– Vockerode–Zörbig,
– Großkugel–Naumburg,
– Droyßig–Bad Klosterlausnitz,
– Blintendorf–Saalebrücke,
– Hirschberg (L-GR TH/BY)–Bayreuth-Nord und
– TK Sophienberg–Autobahnkreuz Nürnberg.

Projekt 13: A 38, Göttingen–Halle (A 9)/ A 143, Westumfahrung Halle

Der 4-streifige Neubau (Länge: 208 km) ist auf folgenden Abschnitten mit einer Gesamtlänge von rund 36 km fertig gestellt:

– Leinefelde–Breitenworbis,
– Werther (B80)–Heringen (B80),
– Wallhausen (B80)–Sangerhausen (B 80) und
– Leuna (B91)–Lützen (B87–Knautnauendorf).
– Im Bau sind weitere rund 63 km.

Projekt 14: A 14, Magdeburg–Halle

Der 4-streifige Neubau mit einer Gesamtlänge von 102 km ist bundesweit das erste vollständig fertig gestellte VDE-Straßenneubauprojekt. Mit der Verkehrsfreigabe des Abschnittes Schönebeck–Könnern am 30. November 2000 ist die A14 von Magdeburg bis Halle – nach einer bemerkenswert kurzen Planungs- und Bauzeit von knapp 10 Jahren – durchgehend befahrbar (vgl. Straßenbaubericht 2001).

Projekt 15: A 44, Kassel–Eisenach/ A 4, Eisenach–Görlitz

Das Projekt umfasst den 4-streifigen Neubau der A 44 Kassel–Herleshausen (Eisenach), die Querschnittserweiterung der vorhandenen Strecke Eisenach–Dresden auf 6 Fahrstreifen einschließlich Grunderneuerung (vsl. mit 6-streifigem Neubau der A 4 der Umfahrung Hörselberge im Bereich Eisenach), den Anbau von Standstreifen und Ergänzung der zweiten Fahrbahn auf Teilabschnitten zwischen Dresden und Weißenberg sowie den 4-streifigen Neubau Weißenberg–Görlitz bis zur Bundesgrenze mit Polen (Gesamtlänge des Projektes: rund 450 km). Folgende Abschnitte mit einer Gesamtlänge von rund 259 km sind bereits fertig gestellt:

– Waltershausen–Autobahnkreuz Erfurt (A 4/A 71),
– Erfurt-Ost–Magdala,
– Stadtroda–Autobahnkreuz Hermsdorf,
– Rüdersdorf–Gera,
– Schmölln–Crimmitschau,
– Limbach-Oberfrohna–Autobahndreieck Dresden,
– Autobahndreieck Dresden–Görlitz (Bundesgrenze D/PL).

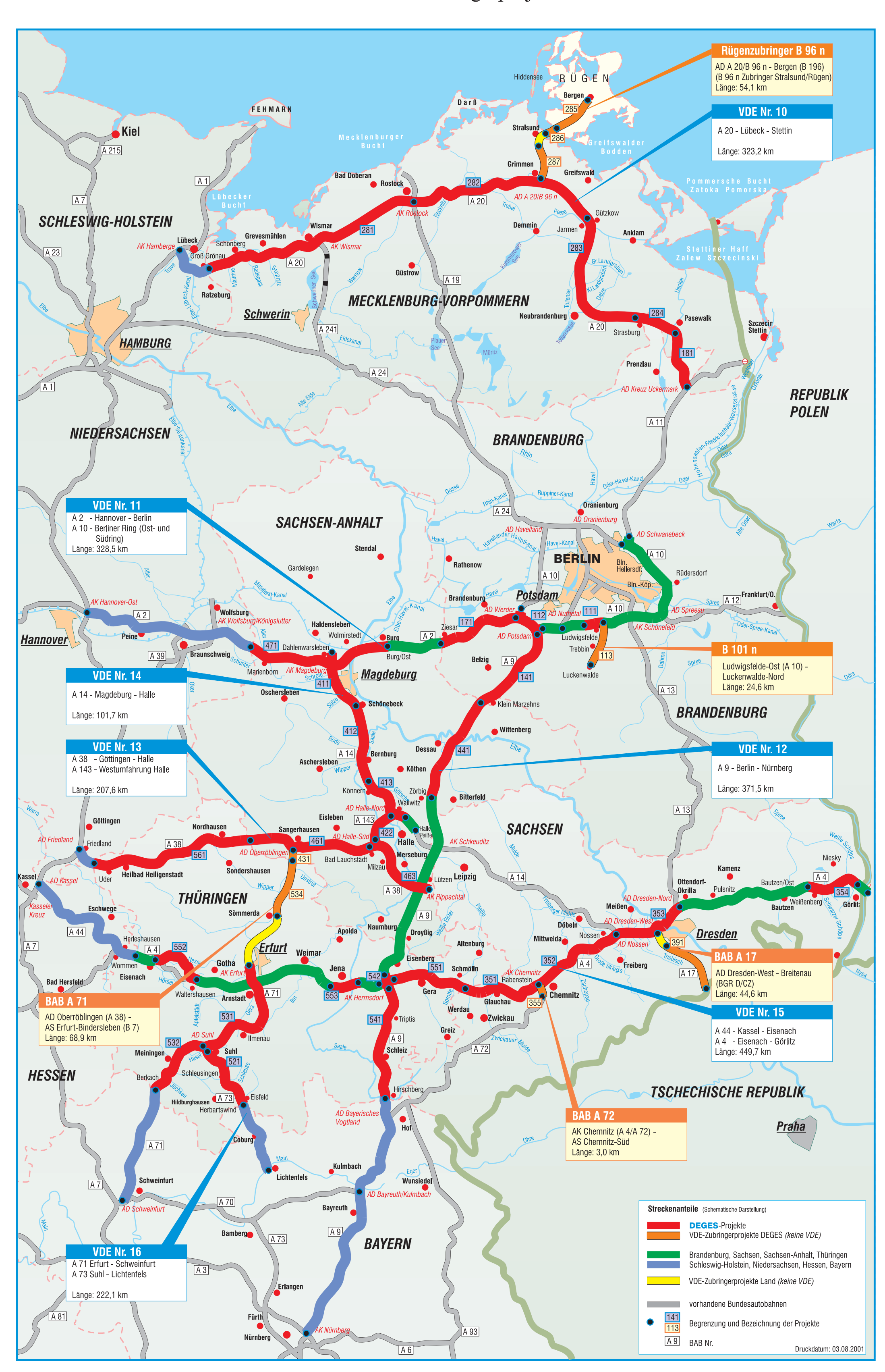
Weitere Abschnitte mit einer Gesamtlänge von rund 53 km sind im Bau.

Projekt 16: A 71, Erfurt–Schweinfurt/ A 73, Suhl–Lichtenfels

Die Linien für den 4-streifigen Neubau der A 71 und der A 73 (Gesamtlänge des Projektes: rund 222 km) sind bestimmt. Seit dem 12. Dezember 1998 ist ein rund 26 km langer Abschnitt der A 71 zwischen Erfurt-Bindersleben (B 7) und Traßdorf (Bündelungsabschnitt mit der ICE-Trasse des Schienenverkehrsprojekts Deutsche Einheit

Abbildung 6

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße
und VDE-Zubringerprojekte



Nr. 8, Nürnberg–Erfurt–Berlin) fertig gestellt. Der rund 8 km lange Abschnitt Traßdorf–Ilmenau-Ost wurde am 21. November 2001 dem Verkehr übergeben. Im Bau sind folgende Abschnitte mit einer Länge von rund 119 km:

– A 71, Ilmenau-Ost–Meinigen,

– A 71, Berkach–Schweinfurt (A 70),

– A 73, Eisfeld–Coburg (B4).

2.2 Projekte mit privater Vorfinanzierung

Im Rahmen der privaten Vorfinanzierung werden 27 Projekte des Bundesfernstraßenbaus realisiert. Die Refinanzierung aus dem Bundeshaushalt erstreckt sich jeweils über 15 Jahre. Zur Zeit werden die Annuitäten in der Spitze rund 300 Mio. Euro betragen. Der Sachstand dieser Projekte ist in der folgenden **Tabelle 3** dargestellt.

Tabelle 3

Projekte mit privater Vorfinanzierung

Lfd. Nr.	**Land**	**Straße**	Bezeichnung der Maßnahme	**Län-ge** km	**Baukosten** Mio. €	**Realisierungsstand**
1	2	3	4	5	6	7
1	**HH**	**A 7** *)	**4. Röhre Elbtunnel Hamburg**	**3,9**	**492,4**	Fertigstellung Herbst 2003
2	**SL**	**A 8** *)	**Borg/Perl–Merzig/Wellingen (1. FB)**	**9,5**	**92,4**	In Verkehr seit 05.12.1997
3	**NW**	**A 44** *)	**Rheinquerung Ilverich**	**5,9**	**218,2**	Fertigstellung 2002
4	**RP**	**A 60** *)	**Bitburg–Wittlich**	**31,7**	**286,3**	
			Teilmaßnahmen:			
			Bitburg–Badem	8,9	99,7	In Verkehr seit 17.12.1999
			Badem–Landscheid	13,0	83,5	Fertigstellung 2002
			Landscheid–Wittlich	9,8	103,1	Fertigstellung 2002
5	**BW**	**A 81** *)	**Stuttgart/Feuerbach–Leonberg**	**5,7**	**444,5**	In Verkehr seit 10.09.1999
			(einschl. Engelberg-Tunnel)			
6	**BY**	**A 93** *)	**Hof-Nord (A 72)–Mitterteich-West**	**54,3**	**306,5**	
			Teilmaßnahmen:			
			Hof (A 72)–südl. AS B 173	5,5	26,6	In Verkehr seit 15.12.2000
			südl. AS B 173–Regnitzlosau	6,4	32,7	In Verkehr seit 15.12.2000
			Regnitzlosau–Hof-Süd	4,5	24,8	In Verkehr seit 15.12.2000
			Hof-Süd–Rehau-Süd	2,7	19,5	In Verkehr seit 19.12.1996
			Rehau-Süd–Schönwald	3,9	24,5	In Verkehr seit 05.08.1998
			Schönwald–Selb-Nord	5,0	28,0	In Verkehr seit 12.12.1997
			Selb-Nord–Selb-West	3,0	12,7	In Verkehr seit 25.08.1999
			Selb-West–Schwarzenhammer	4,3	38,4	In Verkehr seit 01.08.2001
			Schwarzenhammer–Thiersheim	5,2	24,0	In Verkehr seit 20.12.2000
			Rathaushütte–Marktredwitz/Lengenfeld	6,7	40,5	In Verkehr seit 29.10.1999
			Marktredwitz/Lengenfeld–Mitterteich-West	7,1	34,8	In Verkehr seit 01.12.2000
7	**BY**	**B 2**	**OU Kaisheim**	**6,7**	**12,7**	In Verkehr seit 07.10.2000
8	**BY**	**B 2n** *)	**OU Farchant**	**4,6**	**153,4**	In Verkehr seit 27.05.2000

noch Tabelle 3

Projekte mit privater Vorfinanzierung

Lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Län- ge km	Baukosten Mio. €	Realisierungsstand
1	2	3	4	5	6	7
9	**BB**	**B 5**	**OU Wustermark**	**4,8**	**42,6**	In Verkehr seit 25.06.2001
10	**SN**	**B 6**	**A 9 – Stadtgrenze Leipzig einschließlich OU Schkeuditz**	**10,1**	**29,8**	Fertigstellung 2002
11	**RP**	**B 10**	**Ausbau bei Pirmasens (Münchweiler–Waldfriedhof)**	**3,9**	**12,8**	In Verkehr seit 04.12.2000
12	**BW**	**B 30**	**OU Baindt–Ravensburg (BA IV)**	**7,7**	**33,6**	In Verkehr seit 03.09.2001
13	**BW**	**B 31** *)	**OU Freiburg-Ost**	**5,7**	**148,5**	Fertigstellung 2002
14	**NW**	**B 51**	**OU Münster, Lütkenbecker Weg–Westfälische Landeisenbahn (westlich L 586)**	**1,3**	**8,0**	In Verkehr seit 28.09.2001
15	**SL**	**B 51**	**Querspange Besseringen (B 51–A 8)**	**1,5**	**14,1**	In Verkehr seit 19.12.2000
16	**HE**	**B 62** *)	**OU Biedenkopf**	**6,7**	**43,4**	
			Teilmaßnahmen:			
			Abschnitt Wallau	4,8	29,1	Fertigstellung 2002
			Abschnitt Biedenkopf	1,9	14,3	Fertigstellung 2002
17	**NI**	**B 82**	**OU Schladen**	**2,2**	**12,3**	In Verkehr seit 27.08.2001
18	**NW**	**B 83**	**OU Blankenau**	**3,5**	**5,6**	In Verkehr seit 07.08.2000
19	**TH**	**B 85/ B 281**	**OU Saalfeld (Nordtangente)**	**4,7**	**18,0**	In Verkehr seit 18.06.2001
20	**MV**	**B 105**	**OU Bentwisch**	**3,5**	**23,8**	In Verkehr seit 30.10.2000
21	**BY**	**B 173**	**OU Selbitz**	**6,5**	**13,4**	In Verkehr seit 15.07.2000
22	**ST**	**B 188**	**OU Gardelegen**	**8,4**	**16,6**	In Verkehr seit 12.12.2000
23	**HE**	**B 254** *)	**OU Schwalmtal-Brauerschwend**	**5,6**	**14,2**	In Verkehr seit 24.06.1999
24	**HE**	**B 426**	**OU Ober-Ramstadt**	**3,2**	**9,8**	In Verkehr seit 08.06.2001
25	**SH**	**B 433**	**OU Kaltenkirchen**	**2,9**	**6,2**	In Verkehr seit 20.12.2000
26	**NI**	**B 437** *)	**Weserquerung Esenshamm**	**15,0**	**263,3**	
			Teilmaßnahmen:			
			Los 1: Tunnel	2,4	209,6	Fertigstellung 2003
			Los 2: Strecke	12,6	53,7	Fertigstellung 2002
27	**HE**	**B 457** *)	**OU Hungen**	**3,8**	**10,2**	Baubeginn frühestens Ende 2002
Insgesamt				**223,3**	**2 732,6**	

*) Grundlage: Kabinettbeschlüsse 1992/94

2.3 Betreibermodelle für den Bundesfernstraßenbau

Angesichts der nicht zu übersehenden Leistungsgrenzen der klassischen Haushaltsfinanzierung müssen so schnell wie möglich neue Finanzierungsformen für die Bundesfernstraßen zum Einsatz gebracht werden. Eine Möglichkeit stellt die international bereits angewandte Projektfinanzierung im Rahmen von Betreibermodellen dar, bei der wesentliche Aufgaben (Finanzierung, Bau, Betrieb, Erhaltung) an Private übertragen werden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) wendet das Betreibermodell in zwei unterschiedlichen Formen an:

– Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (sogenanntes **A-Modell**) (Es handelt sich hierbei um eine Erweiterung des im Straßenbaubericht 2001 an dieser Stelle genannten „6er-Modells“),

– Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) (sogenanntes **F-Modell**).

Die Modelle haben folgende **Gemeinsamkeiten**:

– Die Infrastrukturverantwortung des Bundes und der Länder bleibt durch die Betreibermodelle unberührt. Dies wird auch dadurch deutlich, dass die Ausweisung im „Vordringlichen Bedarf“ des jeweils aktuellen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen als Voraussetzung für den Bau bzw. die Erweiterung einer Bundesfernstraße bestehen bleibt.

– Die Betreibermodell-Projekte können nur im Einvernehmen mit den Ländern durchgeführt werden. Darüber hinaus werden sie nur einen vergleichsweise geringen Anteil des Neubau- und Erweiterungsbedarfs für das Gesamtnetz der Bundesfernstraßen umfassen. Der Fortbestand der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen nach Art. 90 Abs. 2 Grundgesetz ist grundsätzlich gewährleistet.

– Für die deutsche Bau- und Finanzwirtschaft wird die Möglichkeit eröffnet, im eigenen Land ein neues Aufgabenfeld zu erschließen.

– Diese Formen der Privatfinanzierung führen zu einer Steigerung der Investitionen.

– Durch Wettbewerb und private Betreiberschaft werden Kosteneinsparungen erwartet (nach Erfahrungen im Ausland 10 bis 20 %).

– Die (Konzessions-)Laufzeiten der Betreibermodelle sind zeitlich befristet.

In **Tabelle 4** sind die Unterschiede der beiden Betreibermodell-Varianten gegenübergestellt.

Tabelle 4

Unterschiede der beiden Betreibermodell-Varianten

	A-Modell	**F-Modell**
Gesetzliche Grundlage	Kein besonderes Gesetz erforderlich	**FStrPrivFinG**
Aufgaben des privaten Betreibers	Anbau zusätzlicher Fahrstreifen, Erhaltung (aller Fahrstreifen), Betrieb (aller Fahrstreifen) und Finanzierung von Teilstrecken der BAB	(Neu-)Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung von – Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von BAB und Bundesstraßen – mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr
(Re)-Finanzierung durch:		
Lkw-Nutzer	Ja, allgemeine Maut für Lkw ≥ 12 t zGG	Ja, projektbezogene Mauthöhe
Pkw-Nutzer	Nein	Ja, projektbezogene Mauthöhe
Staat (Anschubfinanzierung)	Ja (Bund: durchschnittl. 50 %)	Ja, wenn erforderlich (Bund: max. 20 %)
Projektbezogene Mauterhebung	Nein	Ja
Musterregelungen vorhanden (z. B. Konzessionsvertrag)	Nein (wird derzeit erarbeitet)	Ja

2.3.1 A-Modell

Mit der für 2003 vorgesehenen Einführung der streckenbezogenen Gebühr für schwere Lkw (≥ 12 t zulässiges Gesamtgewicht) auf Autobahnen wird ein **Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)** mit folgenden Merkmalen möglich:

– Der Anbau zusätzlicher Fahrstreifen, die Erhaltung und der Betrieb aller Fahrstreifen sowie deren Finanzierung werden an einen „Privaten“ übertragen.

– Die im auszubauenden Streckenabschnitt erhobene Maut für schwere Lkw soll an den „Privaten“ weitergeleitet werden.

– Die bei der Nutzung durch nicht bemautete Kfz (Pkw/leichte Lkw) entstehenden Infrastrukturaufwendungen werden in Form einer Anschubfinanzierung (rund 50 % der üblichen Baukosten) aus dem Straßenbauhaushalt erbracht.

Die Einführung des A-Modells benötigt – im Gegensatz zum F-Modell (vgl. Kap. 2.3.2) – keine eigenständige rechtliche Grundlage und ist unabhängig vom Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG). Seine Voraussetzungen sind:

– Aufhebung der zeitbezogenen und die Einführung der streckenbezogenen Lkw-Gebühr auf Autobahnen.

– Zustimmung der jeweiligen Landesregierung.

– Einigung mit dem Bundesministerium der Finanzen über die Verwendung eines zusätzlichen, über die Festlegungen für das Anti-Stau-Programm (ASP) usw. hinausgehenden Anteils des Gebührenaufkommens aus der streckenbezogenen Lkw-Gebühr.

Vorzüge:

– Ein zeitnaher Ausbau von hochbelasteten Autobahnstrecken wird möglich.

– Die Erhebung einer zusätzlichen Maut zur Gebühr für schwere Lkw entfällt.

– Die Erhebung einer Maut für Pkw sowie leichte Lkw entfällt.

– Der Haushalt wird um rund 50 % der sonst erforderlichen Investitionsmittel entlastet.

– Die öffentlichen Verwaltungen werden von Betrieb und Erhaltung entlastet.

– Die Lkw-Gebühr wird für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, d. h. nutzerbezogen, verwendet.

Am 19. Oktober 2001 hat Bundesminister Bodewig dieses Betreibermodell im Rahmen des Programms „Bauen jetzt – Investitionen beschleunigen“ mit einem Investitionsvolumen in Höhe von rund 3,6 Mrd. Euro (rund 7,0 Mrd. DM) für 10 mögliche Pilotabschnitte vorgestellt.

Für die Umsetzung von Maßnahmen ist nach Art. 90 Abs. 2 Grundgesetz das Einvernehmen mit dem jeweiligen Bundesland herzustellen. Inzwischen wurde im Einvernehmen mit den Ländern die Projektliste (vgl. **Tabelle 5**, Seite 24).wie folgt aktualisiert:

– 12 statt bisher 10 Projekte,

– Anpassung und Austausch,

– vorerst jedoch keine generelle Ausweitung der Projektliste.

Auf dieser Basis ist das A-Modell von allen betroffenen Ländern zur weiteren Realisierung akzeptiert worden.

Mit der Ausschreibung für erste Projekte soll im Jahr 2003 begonnen werden. Zu diesem Zweck werden derzeit die Musterregelungen für das A-Modell (u. a. Konzessionsvertrag) sowie drei Realisierungsstudien für die Maßnahmen:

– A 1, AD Buchholz–Bremer Kreuz in Niedersachsen,

– A 5, AS Baden-Baden–AS Offenburg in Baden-Württemberg, und

– A 57, AK Strümp–AK Köln-Nord in Nordrhein-Westfalen

erarbeitet. Im Februar 2002 wurde mit den Arbeiten begonnen, der Abschluss wird für Sommer 2002 erwartet.

2.3.2 F-Modell

Seit September 1994 sind mit dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) die rechtlichen Voraussetzungen zur Anwendung des F-Modells im Bundesfernstraßenbau gegeben. Danach können der Bau, die Erhaltung, der Betrieb und die Finanzierung an „Private“ übertragen werden. Zur Refinanzierung erhalten die privaten Betreiber das Recht zur Erhebung von Mautgebühren.

Aufgrund der europäischen Rahmenbedingungen ist dieses Betreibermodell beschränkt auf neu zu errichtende

– Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie

– mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr (autobahnähnlich ausgebaute – zweibahnige – Bundesstraßen).

Die Zahl der nach dem Gesetz infrage kommenden Maßnahmen (insbesondere Brücken- und Tunnelneubauten) ist begrenzt, da sich nur wenige Vorhaben für eine reine Privatfinanzierung mit Refinanzierung durch Mautgebühren eignen.

Aus diesem Grunde darf zur Erlangung der erforderlichen privatwirtschaftlichen Rentabilität eine staatliche Anschubfinanzierung in Höhe von bis zu 20 % der Baukosten gewährt werden, sofern das Projekt zum Zeitpunkt der Realisierung in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplans eingestuft ist. Darüber hinaus wird versucht, die Realisierungschancen durch die Beantragung von EU-Fördermitteln (z. B. des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)) zu verbessern.

Tabelle 5

Projektliste A-Modell: Aktualisierte Liste der Pilotabschnitte für Betreibermodelle*)

Nr.	Land	Straße	Strecke	Länge km
1	BW	A 5	AS Baden-Baden–AS Offenburg	38,9
2	BW/RP	A 61	AK Frankenthal–AD Hockenheim	38,1
3	BY	A 8	W Bubesheim–AS Augsburg-W	45,6
4	BE/BB	A 10	AD Havelland–AD Schwanebeck	40,8
	BB	A 24	AS Neuruppin–AD Havelland	31,3
				72,1
5	HE	A 3-A 67-A 60	AS Flughafen–AD Mainspitz	19,8
6	NI	A 1	AD Buchholz–Bremer Kreuz	74,8
7	NW	A 1	AK Lotte-Osnabrück–AK Münster/Süd	49,6
8	NW	A 40/A 44	Dortmund-Ost (B 236)–AK Werl	26,0
9	NW	A 57	AK Strümp–AK Köln-Nord	37,4
10	NW	A 4	AS Düren–AK Kerpen	18,4
11	NW	A 2	AK Kamen–AS Beckum	31,2
12	SH/HH	A 7	AD Bordesholm–AS Hamburg-Othmarschen	70,7
Summe Bundesgebiet				**522,6**

*) Anti-Stau-Programm, Investitionsprogramm, Zukunftsinvestitionsprogramm, Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Vorzüge:

– Schnellere Realisierung von Maßnahmen im Bereich der Bundesfernstraßen.

– Haushaltsentlastung um bis zu 100 % der sonst erforderlichen Investitionsmittel (abhängig von der notwendigen staatlichen Anschubfinanzierung von bis zu 20 %).

– Entlastung der öffentlichen Hand von Betrieb und Erhaltung.

– Vollständige Nutzerfinanzierung, da auch leichte Lkw und Pkw eine projektspezifische Mautgebühr zu zahlen haben.

Investitionsvolumen:

Für die in der **Tabelle 6**, Seite 25, aufgeführten 10 Betreibermodell-Projekte mit einem Investitionsvolumen von rund 2,9 Mrd. Euro (rund 5,7 Mrd. DM) wird zurzeit die Machbarkeit geprüft. Für einige Projekte ist die Prüfung bereits abgeschlossen (Voruntersuchungen zur Abschätzung einer grundsätzlichen Eignung für eine Realisierung nach dem F-Modell).

Für die B 50n, Hochmoselübergang und die B 96n, 2. Strelasundquerung zur Insel Rügen wurden gemeinsame Erklärungen Bund/Land zur notwendigen staatlichen Ergänzungsfinanzierung abgegeben. Mit der Ausschreibung der Konzessionen wird noch in 2002 gerechnet. Zur Umsetzung der A 8 (Albaufstieg) als Betreibermodell gemäß FStrPrivFinG wurde bereits im Oktober 2001 eine gemeinsame Erklärung Bund/Land abgegeben.

Zwei weitere Projekte – die Warnowquerung in Rostock und die Travequerung in Lübeck –, die in der Baulast der Gemeinden durchgeführt werden, sind bereits weit fortgeschritten. Für beide Tunnelprojekte sind bereits Konzessionen vergeben. In Rostock wird seit Anfang 2000 gebaut; bis zum Herbst 2003 soll das Projekt fertig gestellt sein. In Lübeck haben am 15. Oktober 2001 die Bauarbeiten begonnen. Sie sollen bis Mitte 2005 abgeschlossen werden.

Tabelle 6

Projekte gemäß F-Modell

A) Baulast Bund

Nr.	Land	Maßnahme	Länge km	Geschätzte Baukosten Mio. Euro (Mio. DM)	Sachstand
1	BW	A 8: AS Mühlhausen–AS Hohenstadt (neu), Albaufstieg	8,0	348 (680)	Gemeinsame Presseerklärung mit Land zur Umsetzung als Betreibermodell am 15.10.01; konventionelle Planung*)
2	SH/ NI	A 20: Elbequerung nordwestlich Hamburg	9,0	511 (1 000)	Machbarkeitsuntersuchung liegt für Teilvariante vor; Linie bisher nicht bestimmt
3	BE	A 100: AD Neukölln–AS Landsberger Allee	8,7	809 (1 583)	Machbarkeitsuntersuchung in Abschlussphase
4	HB	A 281: Weserquerung	4,4	237 (463)	Machbarkeitsuntersuchung positiv; zustimmender Grundsatzbeschluss des Senats; derzeit Klärung Brücke/Tunnel
5	BY	B 21: Kirchholztunnel Bad Reichenhall	3,7	77 (150)	Machbarkeitsuntersuchung in Abschlussphase
6	RP	B 50n: Hochmoselübergang Wittlich/Bernkastel	19,4	131 (257)	Gemeinsame Erklärung zur Finanzierung zw. Bund und Land unterzeichnet; Ausschreibung steht unmittelbar bevor; konventionelle Planung*)
7	MV	B 96n: Strelasundquerung zur Insel Rügen	4,0	89 (175)	Gemeinsame Erklärung zur Finanzierung zw. Bund und Land unterzeichnet; Ausschreibung hat begonnen; konventionelle Planung*)
8	NW	A 52: Verbindung der A 40 mit der A 42 (Essen)	8,7	377 (738)	Machbarkeitsuntersuchung in Vorbereitung
	8 Projekte		**65,9**	**2 579 (5 046)**	

B) Baulast Gemeinde

Nr.	Land	Maßnahme	Länge km	Geschätzte Baukosten Mio. Euro (Mio. DM)	Sachstand
9	SH	B 75/B 104: Tunnelneubau Travequerung Lübeck (Ersatz Herrenbrücke)	0,8	141 (275)	Konzessionsnehmer Konsortium Hochtief/ Bilfinger-Berger; Ideenwettbewerb**); Baubeginn 15.10.2001; Fertigstellung Mitte 2005
10	MV	B 103: Warnowquerung Rostock	4,0	215 (420)	Konzessionsnehmer Bouygues; Ideenwettbewerb**); 1. Spatenstich 02.12.1999; Tunnel-Eröffnung Herbst 2003
	2 Projekte		**4,8**	**356 (695)**	

C) Insgesamt

	Länge km	Geschätzte Baukosten Mio. Euro (Mio. DM)
10 Projekte	**70,7**	**2 935 (5 741)**

*) Konzession wird erst auf der Grundlage bestandskräftiger Planfeststellungsunterlagen ausgeschrieben

**) Konzession wird bereits im Vorfeld der Planung und Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ausgeschrieben

2.4 Inhalt und Stand der Überarbeitung des BVWP 1992

2.4.1 Netzerweiterung und Netzergänzung

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den Bundesverkehrswegeplan 1992 zu überarbeiten. Hierzu sind die wesentlichen Bearbeitungsschritte bereits erfolgt; hervorzuheben sind der Abschluss der

- Verkehrsprognosen,
- Modernisierung der Bewertungsmethodik,
- Probeläufe der Projektbewertungen.

Die ersten Bewertungen aller definierten Projekte stehen zur Verfügung und liegen den Straßenbauverwaltungen der Länder zur Prüfung auf Fehlerfreiheit und Belastbarkeit vor. Erkenntnisse werden in bilateralen Bund-/Ländergesprächen abgearbeitet. Im Anschluss an die nachfolgende abschließende Bewertungsphase aller Projekte wird bis Ende 2002 der Entwurf des neuen BVWP erstellt und voraussichtlich Anfang 2003 nach Abstimmung mit den Bundesressorts und den Ländern sowie nach Anhörung der Verbände dem Kabinett zur Beschlussfassung zugeleitet.

Die parlamentarische Behandlung der entsprechenden Gesetzesentwürfe zur Änderung der Ausbaugesetze für Schiene und Bundesfernstraßen wird sich daran anschließen.

Zu den methodischen Arbeiten ist ein gesonderter Bericht „Grundzüge der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik – Bundesverkehrswegeplan 2003“ erstellt worden, der insbesondere auf folgende Bereiche eingeht:

Verkehrsnachfragemodelle

Zur Abschätzung der Auswirkungen der zur Diskussion stehenden Neu- oder Ausbaumaßnahmen in den Bereichen Schiene, Straße und Wasserstraße wurden Verkehrsprognosen (Bewertungsprognosen) durchgeführt; dabei wurden alle zurzeit indisponiblen Vorhaben als realisiert unterstellt. Die hierbei verwendeten Netzmodelle der Verkehrswege und die Verfahren zur Ermittlung der Verkehrsbelastungen sind gegenüber dem letzten Bundesverkehrswegeplan zum Teil erheblich verbessert worden. Bei den Bewertungsverfahren wurden darüber hinaus folgende Neuerungen eingeführt :

Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse und Ziele der BVWP

Kern der gesamtwirtschaftlichen Bewertungen bleibt eine Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) für alle zur Diskussion stehenden Verkehrswegeinvestitionen. Hierzu wurde die international anerkannte Methodik des BVWP ’92 auf der Grundlage neuer Erkenntnisse und Anregungen aus Politik und Wissenschaft modernisiert.

Die Bewertungskomponenten der Nutzen-Kosten-Analyse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Beförderungskosten,
- Erhaltung der Verkehrswege,
- Verkehrssicherheit,
- Erreichbarkeit,
- Räumliche Wirkungen,
- Umwelteffekte,
- Induzierter Verkehr,
- Anbindung von See- und Flughäfen,
- Investitionskosten.

Der Zielkatalog für die gegenwärtige Überarbeitung berücksichtigt noch stärker als in der Vergangenheit die Komponenten Umwelt, Raumordnung und Städtebau. Bereits bei der Formulierung des Integrationsszenarios – als Grundlage der Bewertungsprognose – wurde versucht, die nicht immer widerspruchsfreien politischen Ziele hinsichtlich Ökonomie, Ökologie und sozialverträglicher Verkehrspolitik so früh und soweit wie möglich in Übereinstimmung zu bringen (Szenarioebene).

Darauf folgt die Bewertungsebene, in der die übergeordneten Ziele des Bundesverkehrswegeplans unmittelbar Gegenstand der Projektbewertung sind. Das Maß für die angestrebte Konfliktlösung ist das gesamtwirtschaftliche Bewertungsergebnis, bestehend aus dem Nutzen-Kosten-Verhältnis und den nicht-monetären Beurteilungen.

Zu den Modernisierungserfordernissen des Bewertungsverfahrens zählt zunächst die Aktualisierung der Vielzahl der monetären Wertansätze von Transportkostenreduzierungen über Arbeitsplatzeffekte bis hin zu Schadens- und Vermeidungskosten veränderter Schadstoffbelastungen auf einen möglichst aktuellen Preisstand. Bei der Simulation der Verkehrsnachfrage zum Planungshorizont 2015 waren die vorhandenen Strukturen sowie insbesondere die Strukturveränderungen der letzten Jahre differenzierter als bei der BVWP’92 zu berücksichtigen und erkannte Bewertungsdefizite. – u. a. bei der Bewertung verkehrsbedingter Klimaschäden, krebserregender Luftschadstoffe und außerörtlicher Lärmbelastungen – zu beheben.

Eine weitere bedeutsame Neuerung im Bewertungsverfahren ist die Erfassung von Wechselwirkungen (Interdependenzen) zwischen erwogenen Projekten. Derartige Wechselwirkungen können sowohl zwischen verschiedenen Projekten eines Verkehrsträgers als auch zwischen den Verkehrsträgern – Straße, Schiene und Wasserstraße – auftreten. Je nach Art der Wechselbeziehung kann der Gesamtnutzen interdependenter Maßnahmenbündel die Summe der Einzelnutzen der verschiedenen Vorhaben über- oder unterschreiten.

Die Möglichkeiten intermodaler Aufkommensverlagerungen zwischen den Verkehrsträgern werden grundsätzlich bei allen Verkehrsträgern geprüft. Dies betrifft sowohl Verlagerungen im Personenfern- und Güterverkehr wie auch Wechselwirkungen zwischen Straßenausbau und Aufkommensverlusten im ÖPNV.

Die Verbesserung der Infrastruktur bewirkt eine Zunahme der Mobilität der Bevölkerung. Mehr Fahrleistungen im

Straßenverkehr führen neben den damit verbundenen individuellen Nutzen u. a. zu erhöhten Unfallrisiken und Umweltbelastungen. Im neuen Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung wird erstmals versucht, diese Wirkungen zu quantifizieren und zu bewerten (Komponente Induzierter Verkehr).

Bei den Projektbewertungen zum neuen Bundesverkehrswegeplan wurden zudem die Wirkungen einer verbesserten verkehrlichen Anbindung und Verknüpfung der deutschen See- und Flughäfen im nationalen sowie internationalen Wettbewerb der Verkehrssysteme untereinander berücksichtigt.

Erweiterung der nicht-monetären Beurteilungsverfahren

Bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes sollen erstmals Qualität und Quantität, aber auch die Gewichtung der naturschutzbezogenen Beiträge eine größere Rolle als in der Vergangenheit spielen. Zwar gab es auch in der Vergangenheit im Rahmen der Umweltrisikoeinschätzungen (URE) eine eigenständige qualitative Bewertung der Auswirkungen neuer Verkehrswege auf Natur und Landschaft, die aber nur für Neubaumaßnahmen der Straße ab 10 km Länge durchgeführt wurde. Nunmehr werden alle Projekte bewertet, bei denen mit naturschutzverbundenen Konflikthäufungen bzw. mit kumulativen Effekten von räumlich benachbarten Maßnahmen zu rechnen ist.

Die Umweltrisikoeinschätzung (URE) ergänzt das Bewertungsverfahren um die qualitative Beurteilung von raumbezogenen Umweltrisiken und möglichen Konflikten, die nicht bereits im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse berücksichtigt werden.

Bei Straßenplanungen erfolgt eine URE unabhängig von der Größe des Vorhabens, falls nach einer Voruntersuchung mit einer naturschutzfachlichen Konflikthäufung zu rechnen ist. Bei Schienenwegen ist wegen der Größe nahezu immer eine URE erforderlich. Bei Wasserstraßen erfolgt grundsätzlich eine Einzelfalluntersuchung.

Neu ist eine methodisch vergleichbare URE-Anwendung für alle Verkehrsträger, die stärkere Berücksichtigung von Kulturlandschaften und hochempfindlichen Gebieten sowie von unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen. Zusätzlich wird ein Ausgleich mit Naturschutzforderungen der EU (europäisches Natura-2000-Netz) angestrebt.

Die Aspekte der Raumordung werden – soweit sie nicht in die NKA integrierbar sind – im modernisierten Verfahren als eigenständige Bewertungskomponente mit nachvollziehbaren Kriterien erfasst. Im BVWP ’92 wurden raumordnerische Belange nur anhand eines Bonusverfahrens für strukturschwache Regionen im Rahmen der NKA quantifiziert. Die neue Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) berücksichtigt u. a., in welchem Umfang ein Projekt zur Verbesserung der verkehrlichen Erschließung und Verbindung von zentralen Orten beiträgt. Dies beinhaltet auch die Forderungen nach möglichst gleichwertigem Zugang zu wichtigen Einrichtungen der Verkehrsinfrastruktur (Güterverkehrszentren, Terminals des Kombinierten Ladungsverkehrs, Häfen).

In verkehrlich hoch belasteten Räumen wird eine stärkere Verkehrsverlagerung von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserweg angestrebt. Maßstab für die raumordnerische Präferenzierung von Maßnahmen der Schiene oder Wasserstraße ist der Umfang, in dem diese durch Aufkommensverlagerungen von der Straße zur Entlastung hochbelasteter Korridore beitragen.

Die schon beim BVWP ’92 zur stadtverträglichen Planung für Großprojekte des Straßenbaus (Projekte mit weiträumigen Netzwirkungen) angewandte Bewertungskomponente „Städtebauliche Effekte“ wird im Rahmen der Verfahrensmodernisierung auch auf Kleinprojekte (Projekte mit vorwiegend kleinräumigen Netzwirkungen) und Ausbauprojekte erweitert und in die Raumwirksamkeitsanalyse integriert. Die Bewertung erfasst städtebauliche Nutzenpotenziale, die im Zusammenhang mit Ausbau- oder Neubaumaßnahmen (Ortsumgehungen) durch verkehrliche Entlastungen im lokalen Bereich erschlossen werden können.

Zusammenführung der verschiedenen Bewertungskriterien

Zur Zusammenführung der Ergebnisse aus der Nutzen-Kosten-Analyse und den nicht-monetären Beurteilungen sollen für den neuen Bundesverkehrswegeplan Verfahren zur Anwendung kommen, die ein Höchstmaß an Transparenz und Praktikabilität aufweisen.

Abschließende Entscheidungen über konkrete Verfahrensregeln zur Integration der Ergebnisse der RWA und der URE in die Abwägung über die Prioritätenentscheidungen der Bundesverkehrswegeplanung lagen zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichtes noch nicht vor.

Projektinformationssystem (PRINS)

Durch den erweiterten und vertieften Bewertungsansatz und der Verknüpfung monetärer und nicht-monetärer Bewertungsergebnisse hat der Datenumfang im Vergleich zur BVWP’92 erheblich zugenommen. Für die Projektdokumentation im Rahmen des neuen Bundesverkehrswegeplanes werden daher Projektdaten, -beschreibungen sowie Bewertungsergebnisse und weitere Informationen erstmals in einem DV-gestützten Projektinformationssystem erfasst und dargestellt. Auf diese Weise wird für Entscheidungsträger und die Öffentlichkeit ein rascher und interaktiver Austausch von Projektinformationen ermöglicht.

Zusammenfassung

Mit dem neuen Bewertungsverfahren zur Bundesverkehrswegeplanung wurden gegenüber seinen Vorläufern erhebliche Fortschritte erzielt. Dies gilt sowohl für die Güte der Abbildung einzelner Wirkungen als auch für die Vollständigkeit des erfassten Wirkungsspektrums sowie die Berücksichtigung von Wechselwirkungen.

Trotzdem besteht weiterhin die Notwendigkeit, das Verfahren und das Bewertungssystem der Bundesverkehrswegeplanung an den jeweils aktuellen wissenschaftlichen

Erkenntnisstand sowie an veränderte gesellschaftliche, wirtschaftliche und verkehrliche Rahmenbedingungen anzupassen.

Vor dem Hintergrund, dass einzelne Wirkungen nur einen äußerst geringen Einfluss auf das Bewertungsergebnis haben, wird dabei immer zwischen Praktikabilität und Transparenz des Verfahrens einerseits und Einbeziehung auch der letzten wissenschaftlichen Erkenntnisse und Möglichkeiten andererseits abgewogen werden müssen.

2.4.2 Netzerhaltung

Nach Abschluss methodischer und instrumentaler Vorarbeiten wurde im Rahmen der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans die aktuelle Prognosephase des Erhaltungsbedarfs der Bundesfernstraßen eingeleitet. Ziel ist eine szenario- und straßenklassenspezifische, regionalisierte Finanzbedarfs- und Maßnahmestrukturprognose für die Erhaltung der Bundesfernstraßen, deren Ergebnisse und Folgerungen neben ihrem Beitrag zur laufenden Bundesverkehrswegeplanung auch für die mittelfristige Finanzplanung und für Bauprogrammaufstellungen der Länder wie für noch in der Konzeptionsphase stehende Controllingfunktionen des Bundes zur Erhaltung der Bundesfernstraßen verwendet werden sollen.

Die neuen Prognoseinstrumente für die Ermittlung des langfristigen, nachhaltigen Erhaltungsbedarfs der Bundesfernstraßen haben den früheren Ansatz einer verkehrszweigintern ausgerichteten, aggregierten Vorgehensweise in der Erhaltungsbedarfsschätzung verlassen. Für die neue Abschätzung des Erhaltungsbedarfs nach 2000 wurden erstmals bereits länger geplante Disaggregationen realisiert:

– Die Bedarfsaussagen sind länderscharf spezifiziert;

– Es werden Sensitivitätsanalysen bei Änderungen der Verkehrsprognosen vorliegen;

– Das Szenariospektrum deckt den möglichen Finanzrahmen des Bundes für Erhaltungszwecke ab.

– Zur Finanzbedarfsabschätzung im Rahmen des neuen BVWP werden folgende Prognoseinstrumente eingesetzt:

– Finanzbedarfsberechnungen für die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur als zeitlich gestaffelte, vermögenserhaltende Reinvestitionen, spezifiziert nach Straße, Schiene und Wasserstraßen (**Ebene 1**),

– Erhaltungsbedarfsberechnungen für Bundesautobahnen und Bundesstraßen, unterteilt in die Aggregate „Fahrbahnbefestigungen“, „Brücken und sonstige Ingenieurbauwerke“ und „sonstige Anlagenteile“ für Halbdekadenzeiträume und Bundesländer (**Ebene 2**),

– Länderspezifischer Erhaltungsbedarf nach Erhaltungsmaßnahmegruppen für die Fahrbahnbefestigungen der Bundesfernstraßen auf der Basis eines auf deutsche Verhältnisse eingestellten Pavement Management Systems (**Ebene 3**) und

– Strukturierten Erhaltungsbedarfsberechnungen für die Fahrbahnbefestigungen der Bundesautobahnen nach unterschiedlichen bundespolitischen Erhaltungszielen (**Ebene 4**).

Die derzeit vor dem Abschluss stehenden Prognosen berücksichtigen sowohl erhaltungstechnische wie ökonomische Randbedingungen. Sie ermöglichen damit Aussagen für den Erhaltungsbedarf eines überarbeiteten Bundesverkehrswegeplans, für die mittelfristige Finanzplanung als auch erste Feldversuche zu einem Bundescontrolling der Erhaltungsprogramme der Länder.

Dieser umfangreiche Prognoseansatz ermöglicht auf absehbare Zeit erstmals die Gleichbehandlung der Länder hinsichtlich der Angebotsqualität der bestehenden Fernstraßeninfrastrukturen wie auch der Vorhaltung notwendiger regionaler Substanzstrukturen. Allerdings erzeugt keine der angesprochenen Betrachtungsebenen Prognoseergebnisse auf Objektebene. Die Umsetzung in die Objekt- und Programmplanung bleibt unverändert Planungsaufgabe der Auftragsverwaltung der Länder.

Die Erhaltungsbedarfsermittlung der **Prognose 1** „Alle Verkehrszweige“ (**Ebene 1**) ist Gegenstand der vom DIW, Berlin inzwischen abgeschlossenen Untersuchung zur „Prognose des Ersatzinvestitionsbedarfs für die Bundesverkehrswege bis zum Jahr 2020“. Mit ihr werden auf der Basis von alters- und aggregatstrukturierten Kapitalstöcken der drei betrachteten Verkehrszweiginfrastrukturen die periodischen „Abgänge“ und „Abschreibungen“ berechnet. Sie bilden – je nach deren Anteilen an substanzerhaltenden, bzw. qualifiziert substanzerhaltenden Reinvestitionen – den finanziellen Bedarfskorridor im Prognosezeitraum.

Den spezifischen, auf Erhaltungsmaßnahmen abgestellten Finanzbedarf der Fernstraßeninfrastruktur prognostiziert die Arbeitsgemeinschaft (ARGE) der Büros „SEP Maerschalk, München und RS Consult“, Berlin mit BHI, Darmstadt und der Universität der Bundeswehr, München. Diese errechnen einen periodisierten Reinvestitionsbedarf aller prognosefähigen Komponenten der Straßeninfrastruktur im Rahmen der vorgegebenen Wirtschafts- und Verkehrsszenarien (**Prognose 2**). Hierzu ermitteln sie „am Verwaltungshandeln orientierte“ und beanspruchungsbedingte Erhaltungsmaßnahmen als Pendant zum bisher altersbedingten Abgang von Elementen der Straßeninfrastruktur („verbessertes Strategiemodellverfahren“). Das Ergebnis ist eine jeweils nach Maßnahmegruppen strukturierte Finanzbedarfslinie für die einzelnen Aggregate der Straßeninfrastruktur („Fahrbahnbefestigungen“, „Brücken und sonstige Ingenieurbauwerke“ und „sonstige Anlagenteile“, getrennt nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen (**Ebene 2**). Dieser Finanzbedarf wird um eine autonome Schätzung nicht prognosefähiger Erhaltungsausgaben ergänzt und kann so in globale, halbdekadengeschichtete Haushaltsansätze umgesetzt werden.

Vervollständigt wird dieser langfristig orientierte Rechenansatz durch eine bundesweite Erstanwendung des deutschen Pavement Management Systems für Straßen-

befestigungen (**Ebene 3**), die insbesondere höhere Prognosesicherheit in der 1. Hälfte des Prognosezeitraums erzeugen sollen (**Prognose 3**).

Die **Prognose 4** behandelt am Beispiel der Fahrbahnbefestigungen der Bundesautobahnen neben der reinen Bedarfsprognose auch die Frage optimaler Strategien zur Erreichung bestimmter Erhaltungsziele über den gesamten Prognosezeitraum und eröffnet damit einen Einstieg in eine Controllingfunktion des Bundes zur Programmplanung der Länder (**Ebene 4**).

Neu an **Prognose 2** und **4** ist die Abbildung der Alterungsfunktion von Abschnitten der Fahrbahnbefestigungen mit Hilfe der Survival-Technologie. Diese liefert Informationen über die Wahrscheinlichkeitsverteilung für Ausfälle von Fahrbahnabschnitten im Betrachtungszeitraum in Abhängigkeit von Verkehrsbelastung und Straßenzustand auf Netzebene. Die Umsetzung auf die Objektebene wird von den Straßenbauverwaltungen der Länder vollzogen – z. B. mit Hilfe von Pavement Management-Systemen und unter Einbeziehung der volkswirtschaftlichen Bewertung der erzeugten Maßnahmen.

2.5 Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen Fortschreibung 2002 bis 2007

Die ersten Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Deutschland wurden in den 60er Jahren errichtet. Seitdem hat – u. a. angesichts der zunehmenden Zahl von Engpässen auf den Autobahnen – die technologische Entwicklung auf diesem Gebiet zu deutlichen Fortschritten geführt und zur Etablierung kollektiv wirkender Verkehrssteuerungsanlagen als anerkanntes Hilfsmittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Mobilitätssicherung beigetragen. Parallel dazu wurden einheitliche Qualitätsanforderungen (Technische Regelwerke) erarbeitet und sukzessive verbessert.

Die Verbreitung der Nutzung von Telematik im Verkehr ist für die Bundesregierung von großer Bedeutung. Telematik ist ein wichtiger Baustein innerhalb des integrierten Gesamtverkehrssystems, in dem die systemspezifischen Vorteile der verschiedenen Verkehrsträger durch stärkere Kooperation – u. a. durch Bildung von Transportketten – zur besseren Auslastung der Infrastruktur genutzt werden sollen.

Die schnelle Übermittlung dynamischer, d. h. aktueller lokaler Verkehrsinformationen ist die Ausgangsbasis, um den Verkehr sicherer und insgesamt flüssiger zu machen und um insbesondere den Straßenverkehr mit anderen Verkehrsträgern zu verknüpfen. Hierzu leisten die in den letzten Jahren in vermehrtem Maße errichteten Verkehrsbeeinflussungsanlagen an Bundesautobahnen und Bundesstraßen (vgl. Kap. 3.5.4) einen wichtigen Beitrag.

In **Abbildung 7**, Seite 31, ist die Lage der derzeit in Betrieb befindlichen Anlagen dargestellt. Im Einzelnen kommen folgende Systeme zum Einsatz :

Streckenbeeinflussungsanlagen

Durch situationsbezogene Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in aufeinanderfolgenden Beeinflussungsabschnitten (von rund 1 km) werden die Fahrgeschwindigkeiten den aktuellen Verkehrs- und Witterungsverhältnissen angepasst. Zusätzliche Zeichen warnen vor Gefahren (z. B. Stau, Nebel). Die dadurch bewirkte Harmonisierung des Verkehrsablaufes führt auf hochbelasteten und unfallträchtigen Strecken zu einer Abnahme der Unfälle bis zu rund 30 % (bei gleichzeitiger geringfügiger Zunahme des Verkehrsdurchsatzes im Streckenabschnitt).

Netzbeeinflussungsanlagen

Mit Wechselwegweisern (i. d. R. drehbare Prismen) werden an wichtigen Entscheidungspunkten Empfehlungen zum Wechsel von überlasteten Routen auf aufnahmefähige Alternativrouten gegeben. Je nach Länge des Umweges lassen sich 20 bis 40 % des Durchgangsverkehrs an solchen Verzweigungspunkten umleiten. Eine hieraus resultierende, gleichmäßige Netzauslastung führt insgesamt zu Reisezeitgewinnen; das geringere Staurisiko hat positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit (z. B. weniger Auffahrunfälle).

Knotenbeeinflussungsanlagen

Dauerlichtzeichen über der Fahrbahn weisen den Verkehrsteilnehmern Fahrstreifen variabel und bedarfsgerecht zu. Dadurch wird eine Verbesserung des Zusammenflusses und der Verteilung von Verkehrsströmen auf die weiterführenden Fahrstreifen erreicht.

Lichtsignalanlagen an Anschlussstellen regeln den Zufluss zur Autobahn in Verkehrsspitzenzeiten. Durch das „fahrzeugweise“ und nicht mehr pulkweise Einfahren bleibt der Verkehr auf der Autobahn flüssig und die Sicherheit beim Einfahren wird erhöht.

Die Schwerpunkte des Einsatzes derartiger Anlagen bestimmt das BMVBW durch das 1980 erstmals aufgestellte und seitdem regelmäßig fortgeschriebene Verkehrsbeeinflussungsprogramm.

Die Zuständigkeit für die Planung, den Bau und den späteren Betrieb der Verkehrsbeeinflussungsanlagen liegt bei den im Auftrag für den Bund tätigen Länder-Straßenbauverwaltungen. Die Genehmigung und die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt durch das BMVBW.

Im Zuge der Umsetzung des mit dem Berichtsjahr endenden Programms zur Verkehrsbeeinflussung 1996–2001 konnte der Großteil der vorgesehenen Maßnahmen sowie eine beträchtliche Anzahl zusätzlicher Projekte (z. B. Verkehrssteuerung für EXPO 2000) realisiert werden; weitere Anlagen befinden sich im Bau.

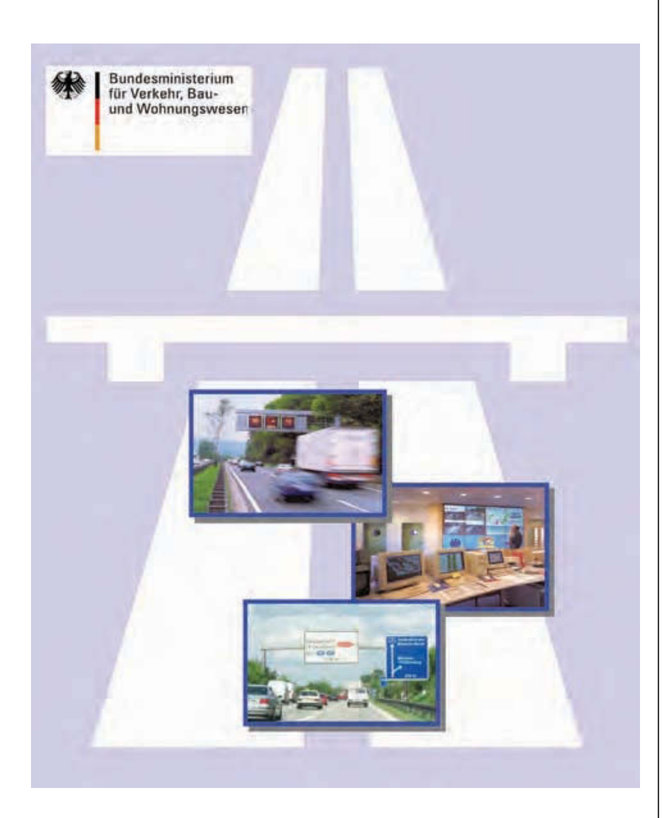
Im Ergebnis sind Ende 2001 rund 850 km des insgesamt etwa 11 700 km langen BAB-Netzes mit Streckenbeeinflussungsanlagen ausgestattet. Auf Autobahnnetzmaschen von etwa 1 700 km Gesamtlänge sorgen darüber hinaus Netzbeeinflussungsanlagen für Entlastung.

Weitere, meist kleinere Anlagen dienen der punktuellen Verbesserung des Verkehrsgeschehens an Knotenpunkten oder auch der Entschärfung von Unfallschwerpunkten auf Bundesstraßen.

Trotz der erheblichen finanziellen und personellen Anstrengungen von Bund und Ländern – die Summe der zum Zwecke der Verkehrsbeeinflussung bereitgestellten Bundesmittel beträgt mittlerweile mehr als 500 Mio. Euro – decken die in Betrieb befindlichen Anlagen noch nicht alle verkehrlich problematischen Autobahnabschnitte ab. Dies liegt auch daran, dass sich im Zuge der veränderten Randbedingungen neue Problembereiche herauskristallisiert haben.

Mit dem im Januar 2002 bekannt gegebenen **Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen 2002 bis 2007** setzt das BMVBW seine bisherigen Aktivitäten zur Förderung intelligenter Telematiklösungen fort.

Das fortgeschriebene Programm enthält die vordringlichen Maßnahmen der Jahre 2002 bis 2007 mit geschätzten Baukosten und voraussichtlichem Baubeginn. Unter anderem wird die Länge der mit Streckenbeeinflussungsanlagen versehenen Autobahnabschnitte im Programmzeitraum auf rund 1 200 km anwachsen.



Zur Umsetzung der Maßnahmen stehen aus dem Bundeshaushalt Mittel in Höhe von insgesamt 200 Mio. Euro bereit – ein wichtiger und notwendiger Beitrag zur Bewältigung der steigenden Verkehrsbelastung.

Das neue Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen 2002 bis 2007 steht zusammen mit einer Übersichtskarte bestehender und geplanter Verkehrsbeeinflussungsanlagen erstmalig auch im Internet für jedermann zur Verfügung (www.bmvbw.de, Stichwort : Verkehr/Programme und Projekte).

2.6 Sicherheitsaudits für Straßen

In Deutschland sind die Belange der Verkehrssicherheit von Straßen sowohl bei Planung, Entwurf und Bau als auch im Betrieb und in der Unterhaltung im geltenden Technischen Regelwerk enthalten. Oftmals werden jedoch Straßenneubau-, Umbau- und Ausbaumaßnahmen geplant und realisiert, bei denen die Möglichkeiten verkehrssicherer Gestaltung nicht voll ausgeschöpft werden.

Im Ausland wurden mit formalisierten Verfahren des Road Safety Audit (Sicherheitsaudit für Straßen) positive Erfahrungen gemacht. Im Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung ist die Entwicklung eines Sicherheitsaudits für Deutschland als Ziel vorgesehen. Zur Erarbeitung eines für die deutsche Planungs- und Verwaltungspraxis geeigneten Verfahrens ist auf Veranlassung des BMVBW bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 1999 die Ad-hoc-Bearbeitergruppe „Sicherheits-Audit für Straßen“ eingerichtet worden. Diese Gruppe hat einen Verfahrensvorschlag erarbeitet, der auf breiter fachlicher Ebene diskutiert worden ist. Er soll im Jahr 2002 als „Empfehlungen für ein Sicherheitsaudit für Straßen in Deutschland (ESAS)“ von der FGSV herausgegeben werden.

Ein Sicherheitsaudit für Straßen sollte in Deutschland künftig in den Phasen Vorplanung, Vorentwurf, Ausführungsentwurf und Verkehrsfreigabe durchgeführt werden. Das Sicherheitsaudit ist ein formalisiertes Verfahren zur Beurteilung der Sicherheitsbelange eines Straßenentwurfs in allen Arbeitsschritten bis zur Fertigstellung der Straße. Es soll nicht zur Überprüfung der Verkehrssicherheit im Betriebszustand einer vorhandenen Straße dienen; hierzu gibt es bereits die Verfahren der örtlichen Unfallanalyse und der Unfallsteckkarten. Die Auditierung sollte jeweils vor den Sichtvermerken, Genehmigungen und Beschlüssen erfolgen, da eine nachträgliche Änderung zu Terminverschiebungen und ggf. zu Kostenerhöhungen führen kann.

Umfangreiche Tests (Pilotaudits) haben gezeigt, dass die zur Verfügung gestellten realen Entwürfe des öfteren relevante Sicherheitsdefizite aufwiesen, obwohl es sich größtenteils um genehmigte und zum Teil planfestgestellte bzw. zur Bauausführung freigegebene Entwürfe handelte.

Der Aufwand für Sicherheitsaudits ist geringer als ursprünglich erwartet. Der Nutzen durch eingesparte Unfallkosten und nicht erforderliche Änderungen an bereits fertig gestellten Straßen kann dagegen sehr groß sein.

Die Unabhängigkeit der Auditoren ist wichtig für eine unvoreingenommene und unbeeinflusste Beurteilung und Bewertung. Auditoren sollen deshalb keine Projektverantwortung tragen und auch nicht an der Erstellung des zu auditierenden Entwurfes beteiligt sein. Sie können entweder in nicht am Entwurfsprozess beteiligten Organisationseinheiten der Verwaltung beschäftigt sein („interne“ Auditoren) oder von der Verwaltung als „externe“ Auditoren beauftragt werden. Auswahl und Ausbildung der Auditoren sind von besonderer Bedeutung; hierfür sind noch geeignete Verfahren und Schulungen zu entwickeln.

Abbildung 7


Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen
Bestand und Programmplanung 2002 bis 2007
(Stand: Jan. 2002)
Ref. S 28
Erläuterungen:
Netzbeeinflussung in Betrieb 1.700 km
Netzbeeinflussung geplant
Streckenbeeinflussung in Betrieb 550 km
Streckenbeeinflussung geplant
DÄNEMARK
NIEDERLANDE
BELGIEN
LUXEMBURG
FRANKREICH
SCHWEIZ
ÖSTERREICH
TSCHECHISCHE REPUBLIK
POLEN
SCHLESWIG-HOLSTEIN
MECKLENBURG-VORPOMMERN
NIEDERSACHSEN
BRANDENBURG
SACHSEN-ANHALT
NORDRHEIN-WESTFALEN
SACHSEN
THÜRINGEN
HESSEN
RHEINLAND-PFALZ
SAAR-LAND
BAYERN
BADEN-WÜRTTEMBERG
HAMBURG
BREMEN
BERLIN
Hannover
Potsdam
Magdeburg
Düsseldorf
Erfurt
Dresden
Wiesbaden
Mainz
Saarbrücken
Stuttgart
München
Schwerin
Kiel
Flensburg
Lübeck
Rostock
Frankfurt
Köln
Dortmund
Essen
Nürnberg
Leipzig
Karlsruhe

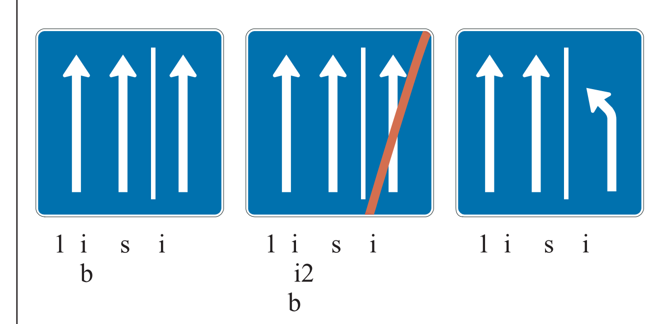
Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird den Straßenbauverwaltungen der Länder die Anwendung der „Empfehlungen für ein Sicherheitsaudit in Deutschland“ nahe legen. Es wird darüber hinaus die Arbeit der FGSV weiterhin personell und durch Forschungsmittel unterstützen, um erste Anwendungen (auch in Kommunen) zu fördern und die Ausbildung und Schulung von Auditoren auszudehnen.

2.7 Freigabe von Standstreifen für den fließenden Verkehr

Angesichts der zunehmenden Zahl von regelmäßig auftretenden, lokalen Kapazitätsengpässen auf Autobahnen, die kurzfristig nicht durch Ausbaumaßnahmen beseitigt werden können, wird neben betrieblichen Maßnahmen u. a. auch die Nutzung des Standstreifens für den fließenden Verkehr erwogen. Die Grundidee besteht darin, den Standstreifen (verkehrsrechtlich: Seitenstreifen) – für den Zeitraum bis zum regulären Ausbau – durch Ummarkieren dem fließenden Verkehr als zusätzlichen Fahrstreifen zur Verfügung zu stellen. Dabei stellen sich die grundsätzlichen Fragen, ob derartige Maßnahmen generell zuzulassen oder auf bestimmte Fälle zu beschränken sind, und auf welche Weise ggfs. eine fallweise Nutzung des Seitenstreifens an Autobahnen angezeigt werden kann.

Die Ergebnisse umfangreicher Untersuchungen zur Verkehrssicherheit und zum Verkehrsablauf schließen eine generelle Umnutzung des Seitenstreifens aus. Das Fahrverbot auf den Seitenstreifen bleibt auch in Zukunft unverzichtbarer Bestandteil der Nutzungsregelungen für die Bundesautobahnen (StVO). Die grundsätzliche Bedeutung des Seitenstreifens legt es nahe, seine Nutzung als zusätzlichen Fahrstreifen – sei es ständig oder tageszeitlich begrenzt – restriktiv zu handhaben; sie kommt daher künftig nur in Einzelfällen in Betracht, in denen – nach sorgfältiger Abwägung – die Kapazitätsvorteile gegenüber den Sicherheitsnachteilen deutlich überwiegen. So kann auf staugefährdeten Autobahnabschnitten in Zeiten hoher Verkehrsbelastung die Gefahr von Auffahrunfällen durch die Benutzung des Seitenstreifens so stark vermindert werden, dass die durch den Wegfall des Seitenstreifens entstehenden Sicherheitseinbußen und andere Nachteile, wie z. B. fehlende Abstellmöglichkeit für Pannenfahrzeuge oder Zugang für Rettungsfahrzeuge, in Kauf genommen werden können.

Da die Vorteile der Freigabe des Seitenstreifens gegenüber der dauerhaften Ummarkierung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf sich auf Zeiten hoher Verkehrsbelastung beschränken, kann seit 1. Januar 2002 nach der Straßenverkehrs-Ordnung der Seitenstreifen an staugefährdeten Autobahnabschnitten in solchen Verkehrssituationen durch besondere Wechselverkehrszeichen (Zeichen 223.1 bis 223.3) zum Befahren freigegeben werden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen stellt für die Ausstattung geeigneter Abschnitte mit entsprechenden, fernsteuerbaren Wechselverkehrszeichen und Überwachungseinrichtungen zur Verkehrsbeobachtung Mittel bereit, wenn die Zweckmäßigkeit einer Maßnahme im Einzelfall von den Ländern nachgewiesen wird. Hierzu ist ein Verfahren[3] zur technischen und wirtschaftlichen Beurteilung geplanter Maßnahmen erstellt worden, mit dessen Hilfe dieser Nachweis geführt werden kann.



2.8 EFRE – Bundesprogramm (Verkehrsinfrastruktur (2000 bis 2006) für die neuen Bundesländer)

Das Bundeskabinett hat am 26. Mai 1999 den Grundsatzbeschluss über die Aufstellung eines Bundesprogramms „Verkehrsinfrastruktur“ zur Förderung ausgewählter Projekte in den neuen Bundesländern (Ziel 1 – Fördergebiet) innerhalb des EU-Strukturförderprogrammes EFRE (Europäisches Förderprogramm für Regionale Entwicklung) verabschiedet. Mit diesem Programm wird die strukturelle Anpassung in den neuen Bundesländern durch den Neu- und Ausbau wichtiger Verkehrsinfrastrukturprojekte in den Bereichen Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen sowie ausgewählte Telematikanwendungen unterstützt.

Die Mittelausstattung des Programms beträgt fast 3,2 Mrd. Euro, davon werden rund 1,6 Mrd. Euro aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) finanziert. Es ist geplant, 55,4 % dieses Betrages (1,7 Mrd. Euro, davon 0,9 Mrd. Euro aus dem EFRE) für den Förderschwerpunkt 2 „Bundesfernstraßen“ einzusetzen.

Für den Bundesfernstraßenbau sind Gesamtausgaben in Höhe von rund 1,75 Mrd. Euro vorgesehen, die EU-Förderung davon beträgt rund 880 Mio. Euro.

Die Programmgenehmigung durch die EU-Kommission bedeutet noch nicht die Genehmigung von Einzelprojekten und die Zuweisung von entsprechenden Einzel-Fördersummen. Entsprechend den EU-Rechtsgrundlagen wurden durch den Bund in Abstimmung mit den Ländern und der DB-AG für Projekte mit Gesamtkosten von über 50 Mio. Euro Einzelanträge bei der EU-Kommission gestellt. Bei der Antragstellung haben die Beteiligten sich an den bereits 1999 abgestimmten Projektvorschlägen orientiert.

[3] Verfahren zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung einer befristeten Umnutzung von Standstreifen an BAB für Zwecke des fließenden Verkehrs, Schriftenreihe Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft Nr. 820

Für den Schwerpunkt Bundesfernstraßen wurden Anträge für folgende Projekte gestellt:

Brandenburg:

– A 113, B 96, B 96 a
Flughafenanbindung Berlin-Brandenburg-International (BBI)

Mecklenburg-Vorpommern:

– **B 96n** Rügenzubringer

– A 241 Wismar–Schwerin
(Abschnitt Wismar–Jesendorf)

Sachsen:

– A 17 Dresden–Prag
(Abschnitt Kesselsdorf–Bundesgrenze D/CZ)

Sachsen- Anhalt:

B 6n Bad Harzburg–Bernburg (A 14)
(Abschnitte Wernigerode–Quedlinburg und Hoym–Bernburg)

Thüringen:

– A 71 Erfurt–Landesgrenze TH/ST
(Abschnitte Erfurt–Sömmerda und Heldrungen–Artern)

2.9 Neue Regelungen im Straßenbau

Die Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Bundesfernstraßennetzes stellt angesichts der ständig steigenden Verkehrsleistungen im Straßengüter- und Personenverkehr hohe Anforderungen an die Gebrauchstauglichkeit, die Sicherheit und den Fahrkomfort einer Straße. Zunehmende Beanspruchungen aus Verkehr, aber auch neue Entwicklungen auf den Baustoff-, Geräte-, Umwelt- und Prüfsektoren geben Anlass für die Anpassung und Erweiterung der Regelwerke.

Neben der Neuformulierung der Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen RStO-01, die für die Dimensionierung im Neubau und der Erhaltung eine differenzierte Ermittlung der Verkehrsbeanspruchung erfordert, waren auch Änderungen zur Verbesserung der Gebrauchseigenschaften wie Ebenheit, Griffigkeit, Rissfreiheit und Dauerhaftigkeit der Fahrbahnbefestigungen auf hochbelasteten Bundesfernstraßen vorzunehmen.

So wurden in der Neufassung der ZTV Asphalt-StB 01 höhere Anforderungen an die zu verwendenden Baustoffe wie z. B. Bruchflächigkeit, Gesteinsfestigkeit und Polierresistenz der Mineralstoffe festgelegt und die Verwendung der neuen Straßenbaubitumen gemäß den DIN EN 12591 und polymermodifizierter Bindemittel gemäß den TL PmB geregelt. Für das Mischgut wurden höhere Anforderungen an die Verformungsstabilität und die Güterüberwachung gemäß den TLG Asphalt-StB 01 gestellt. Die Mitverwendung von Ausbauasphalt wurde durch die Richtlinien für die umweltverträgliche Verwertung von Ausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen sowie für die Verwertung von Ausbauasphalt im Straßenbau RuVa-StB 01 neu geregelt. Dabei sind u. a. die Technischen Lieferbedingungen für Asphaltgranulat TL AG-StB 01, das Merkblatt für die Verwertung von Asphaltgranulat und das Merkblatt für die Eignungsprüfungen an Asphalt im Interesse des Umweltschutzes und der Ressourcenschonung zu beachten.

In der Neufassung der ZTV Beton-StB 01 sind die für eine lange Nutzungsdauer wesentlichen Merkmale der Gebrauchseigenschaften wie Festigkeit, Frost-Tausalz-Beständigkeit, Ebenheit, Rissfreiheit, Rauheit, Griffigkeit, profilgerechte Lage und Abmessungen der Betondecke festgelegt. Um in den sensiblen, umweltrelevanten Bereichen – lärmmindernde Eigenschaften und Griffigkeit – weitere Fortschritte zu erzielen, wird eine dünnere Oberbetondicke zugelassen. Ein solcher Oberbeton lässt sich leichter strukturieren und höherwertige Mineralstoffe können noch wirtschaftlicher eingesetzt werden.

Zur Herstellung lärmmindernder und griffiger Oberflächenstrukturen gibt das „Merkblatt für die Herstellung von Oberflächentexturen auf Fahrbahndecken aus Beton“ weitere Hinweise. Das Merkblatt enthält zudem Hinweise über die Entwicklung von Schallemissionen und dem Griffigkeitsverhalten von Fahrbahndecken aus Beton.

Der zunehmenden Bedeutung einer systematischen Straßenerhaltung wurde durch einheitliche Regelungen in Form der Richtlinien für die Planung von Erhaltungsmaßnahmen an Straßenbefestigungen (RPE-Stra 01) Rechnung getragen. Für die Erhaltung von Asphaltstraßen wurden die Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Bauliche Erhaltung von Verkehrsflächen-Asphaltbauweisen (ZTV BEA-StB) und die Merkblätter für das Rückformen, Fräsen und Aufrauen neu gefasst.

Die Aktualisierung der Technischen Regelwerke und die Entwicklung neuer Herstellungs-, Einbau- und Prüftechniken zur Qualitätsverbesserung, zum Umweltschutz und zur Leistungssteigerung erfordert zunehmend auch eine stärkere eigenverantwortliche Leistungserfüllung durch die ausführenden Unternehmen. Mit dem sogenannten Funktionsbauvertrag sollen die Anforderungen an die Gebrauchstauglichkeit der fertigen Leistung im Rahmen der Auftragsvergabe gewährleistet werden. Mit den vereinbarten funktionalen Anforderungen und dem Performance Prinzip wird ein wichtiger Baustein im Rahmen der Vollendung des europäischen Binnenmarktes mit harmonisierten technischen Spezifikationen im Bereich des Straßenbaus umgesetzt.

2.10 Systematische Straßen- und Brückenerhaltung

Die ständig wachsenden Verkehrsbeanspruchungen, insbesondere durch den Schwerverkehr, die ungünstiger werdende Altersstruktur und der wirtschaftliche Einsatz der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel legen es allen Beteiligten nahe, die Erhaltung der Bundesfernstraßen zu systematisieren, um auch zukünftig den Verkehrsteilnehmern eine ausreichende Qualität der Verkehrswege zu sichern.

Dabei kommt einer technisch und wirtschaftlich optimierten Erhaltungsplanung und einem bedarfsorientierten Mitteleinsatz eine verstärkte Bedeutung zu.

Die systematische Straßenerhaltung soll

– für den Straßennutzer eine einheitliche Befahrbarkeit von Straßen derselben Funktionsklasse gewährleisten;
– die Straßeninfrastruktur langfristig in ausreichender Qualität erhalten
– und die Straßenverwaltungen bei der zeitlichen und finanziellen Planung der erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen, wie auch bei der Realisierung unterstützen.

Die bundesweiten und bundeseinheitlichen Zustandserfassungen und -bewertungen der Fahrbahnoberflächen (ZEB) sowie die Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 liefern die wichtigsten Grundlagendaten für eine systematische Erhaltung der Bundesfernstraßen.

Als Rahmenrichtlinien für die einheitliche Planung von Erhaltungsmaßnahmen wurden für die Bundesfernstraßen die „Richtlinien für die Planung von Erhaltungsmaßnahmen an Straßenbefestigungen (RPE-Stra 01)“ eingeführt. Ähnliche Richtlinien für die Planung von Erhaltungsmaßnahmen an Bauwerken sind in Vorbereitung. Entscheidungen über Erhaltungsmaßnahmen werden auf der Grundlage systematischer Analysen des jeweils betrachteten Netzes nach möglichst objektiven Gesichtspunkten (u. a. Zustandsbewertung) getroffen.

Die Koordinierung der Erhaltungsmaßnahmen von Bauwerken und Straßenbefestigungen wird durch eine neue mittelfristige Erhaltungsprogrammmeldung der Länder an den Bund unterstützt. Die Visualisierung der Erhaltungsmaßnahmen in Streckenbändern erleichtert dabei die zeitliche und maßnahmenspezifische Koordination. Baustellenhäufungen im Netz, besonders auf parallel laufenden Strecken, werden durch eine derartig systematisierte Vorgehensweise vermieden.

Die Erhaltungsprogramme sind auf einen Planungszeitraum von vier Jahren ausgelegt und bilden die Grundlage für die Haushalts- und Finanzierungsprogrammbesprechungen mit den Ländern.

Eine umfassende Erhaltungsplanung ist zukünftig nur noch rechnergestützt zu bewältigen. In umfassenden Untersuchungen wurden die Algorithmen für ein auf Bundesfernstraßenverhältnisse angepasstes rechnergestütztes Pavement-Management-System (PMS) und Bauwerks Management-System (BMS) entwickelt. Die Vorteile solcher Managementsysteme liegen vor allem in den Möglichkeiten, netzweit eine Fülle an erhaltungsrelevanten Daten und Informationen miteinander zu verknüpfen und Maßnahmevorschläge zu optimieren. Die Auswirkungen der Zustandsentwicklung lassen sich in Abhängigkeit vom eingesetzten Budget netzweit abschätzen und visuell darstellen. Die Managementsysteme werden mittelfristig die Erhaltungsplanung für die Länder erleichtern und verbessern.

Die systematische Straßen- und Brückenerhaltung führt zu einem wirtschaftlichen Mitteleinsatz mit dem Ziel, das Bundesfernstraßennetz dauerhaft und verkehrssicher zu erhalten.

2.11 Umstellung der technischen Baubestimmungen für Brücken- und Ingenieurbauwerke auf europäische Regelungen

Das nationale Regelwerk für die Berechnung und Bemessung von Brücken in Deutschland ist in wesentlichen Punkten konzeptionell überholt und berücksichtigt Entwicklungen und Erfahrungen der letzten Jahrzehnte nur unzureichend.

Mit den durch die europäische Normungsorganisation CEN erarbeiteten Eurocodes stehen verbesserte Normen zur Verfügung, die auf dem neuesten Erkenntnisstand erstmalig konsistent und bauartübergreifend ein Sicherheitskonzept mit Sicherheitsbeiwerten für Systemteile (Teilsicherheitsbeiwerte) verwirklichen. Sie erlauben eine wirtschaftlichere Ausnutzung der Baustoffe und bilden die Grundlage für einen freien Wettbewerb der Bauleistungen in den Ländern der EU.

Der DIN-Koordinierungsausschuss 07.1 „Brücken“ hat daher bereits 1996 beschlossen, die technischen Baubestimmungen im Brücken- und Ingenieurbau möglichst bald und als geschlossene Paketlösung auf europäische Regelungen umzustellen. Die hierfür maßgebenden Teile der Eurocodes liegen inzwischen als europäische Vornormen (ENV) mit nationalen Anpassungsdokumenten (NAD) vor. Zur besseren Handhabbarkeit für den Anwender wurden diese Regelungen mit den sonstigen zugehörigen Bestimmungen des Brücken- und Ingenieurbaus im Auftrag des BMVBW in mehreren DIN-Fachberichten zusammengefasst.

Durch das Deutsche Institut für Normung (DIN) wurden inzwischen vier Fachberichte veröffentlicht und zwar für Einwirkungen auf Brücken (FB 101), Betonbrücken (FB 102), Stahlbrücken (FB 103) und Stahlverbundbrücken (FB 104). In einem fünften Fachbericht sind die künftigen, auf europäischer Ebene abgestimmten Regelungen für Beton (DIN-EN 206 in Verbindung mit DIN 1045 Teil 2 neu) zusammengefasst.

Die öffentlichen Bauherrn bei Bahn, Straße und Wasserstraßen beabsichtigen, die DIN-Fachberichte unter Zurückziehung der bisher gültigen nationalen Normen als Grundlage für die Berechnung und Bemessung von Brücken- und Ingenieurbauwerken bereits Ende 2002 bauaufsichtlich einzuführen.

In der dazwischenliegenden Erprobungsphase werden Pilotprojekte auf der Basis der neuen Regelwerke berechnet und ausgeführt, sowie Informations- und Schulungsveranstaltungen bundesweit durchgeführt. Die hierbei gesammelten Erfahrungen werden noch im Laufe des Jahres in die DIN-Fachberichte eingearbeitet. Gleichzeitig werden auch die zugehörigen vertraglichen Regelungen überarbeitet und angepasst, damit diese zeitgleich mit den DIN-Fachberichten eingeführt werden können.

Für alle an Planung und Bau beteiligten Ingenieure stellt die Umstellung der bautechnischen Bestimmungen eine

Herausforderung dar, insbesondere weil durch die Einführung der europäischen Regelungen die Möglichkeit besteht, frühzeitig Erfahrungen mit den verbesserten Normen zu sammeln und diese in die noch laufende europäische Bearbeitung der Vornormen zu verbindlichen europäischen Normen einzubringen.

2.12 Sicherheit in Straßentunneln (Betriebstechnische Ausstattung)

Nach den verheerenden Tunnelbränden der vergangenen Jahre in den Alpenländern wurde das Thema der Sicherheit in Straßentunneln vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit dem Ziel aufgegriffen, für den Bereich der Bundesfernstraßen die Personenrettung im Ereignisfall zu verbessern, obwohl die Straßentunnel im Zuge der Bundesfernstraßen im internationalen Vergleich bereits einen hohen Sicherheitsstandard besitzen.

Vor diesem Hintergrund wurde für die Tunnel im Bereich der Bundesfernstraßen ein Nachrüstprogramm beschlossen und eingeleitet. Die obersten Straßenbaubehörden der Länder sind aufgefordert, die in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßentunnel im Hinblick auf entsprechenden Nachrüstbedarf zu überprüfen und gemeinsam mit dem BMVBW ein Bauprogramm für die Nachrüstung ab dem Jahr 2003 aufzustellen. Diese Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen. Im Jahr 2002 werden dennoch bereits notwendige Sofortmaßnahmen durchgeführt.

Um alle Möglichkeiten für die Verbesserung der Sicherheit in Straßentunneln – insbesondere im Hinblick auf den bisherigen Personenschutz der Verkehrsteilnehmer im Ereignisfall – auszuschöpfen, hat der Bund hierfür in den kommenden Jahren 230 Mio. Euro, beginnend ab dem Jahr 2002, zur Verfügung gestellt. Für den Baubeginn in 2002 sind als Sofortmittel rund 15 Mio. Euro vorgesehen.

Gegenstand dieses Bauprogramms werden im wesentlichen folgende Maßnahmen sein:

– Optimierung der Branderkennung und -lokalisierung; (d. h. Weiterentwicklung bestehender Detektor-Systeme),

– Verbesserung der verkehrstechnischen Störfallerkennung; (d. h. verdichtete Verkehrsdatenerfassung in Verbindung mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen und Videotechnik),

– wirksamere automatische Tunnelsperrung; (d. h. zusätzlicher Einbau von Schranken, weil Rotlicht missachtet werden könnte),

– schnellere und gezieltere Information der Tunnelnutzer; (d. h. lückenloser Empfang des Verkehrsfunks, Verbesserung der Lautsprechertechnik),

– Verbesserung der Fluchtwegsysteme; (d. h. Abstände der Notausgänge reduzieren, Bau von Fluchttunneln),

– deutlichere Kennzeichnung der Fluchtwege; (d. h. gut sichtbare Entfernungsangabe zu den Notausgängen durch Brandnotbeleuchtung).

Sie ergänzend die

– intensivere Unterrichtung der Verkehrsteilnehmer über das richtige Verhalten in Tunneln durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit.

Die vorstehenden Maßnahmen basieren auf den Ergebnissen eines Workshops „Sicherheit in Verkehrstunneln“, den die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) auf Veranlassung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und mit Unterstützung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, des Eisenbahn-Bundesamtes und der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen in Bergisch Gladbach im November 1999 durchgeführt hat.

Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse fließen in die zurzeit in Überarbeitung befindlichen „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“ (RABT) und in aktuelle Planungen und laufende Baumaßnahmen des Bundes ein.

Auf europäischer Ebene setzt sich die Bundesregierung dafür ein, auch die Sicherheitsstandards in Tunneln im übrigen Bereich der Europäischen Union zu erhöhen. Ein entsprechender Richtlinien-Entwurf, der zurzeit in den europäischen Gremien erörtert wird, soll dabei so schnell wie möglich umgesetzt werden.

2.13 Kombinierter Verkehr

Ein wichtiges Ziel der deutschen Verkehrspolitik ist die stärkere Beteiligung der umweltfreundlicheren Verkehrsträger am Wachstum des Güterverkehrs im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems. Der Kombinierte Verkehr (KV), d. h. der **verkehrsträgerübergreifende** Transport von Gütern in ein und derselben Ladeeinheit (Container, Wechselbehälter, Sattelanhänger) oder demselben Straßenfahrzeug, nimmt dabei einen hohen Stellenwert ein. Er erleichtert die Vernetzung der Verkehrsträger und somit die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße.

Die Bundesregierung fördert den KV durch ordnungs- und steuerpolitische Erleichterungen, wie z. B. durch

– Erhöhung des zul. Gesamtgewichtes von Lkw im Vor- und Nachlauf auf der Straße auf 44 t,

– Ausnahmen vom Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen und vom Ferienfahrverbot,

– Anrechnung der vom Fahrer bei der „Rollenden Landstraße“ im Zug verbrachten Zeit auf die tägliche Ruhezeit,

– Befreiung der ausschließlich im Vor- und Nachlauf eingesetzten Kfz von der Kraftfahrzeugsteuer sowie

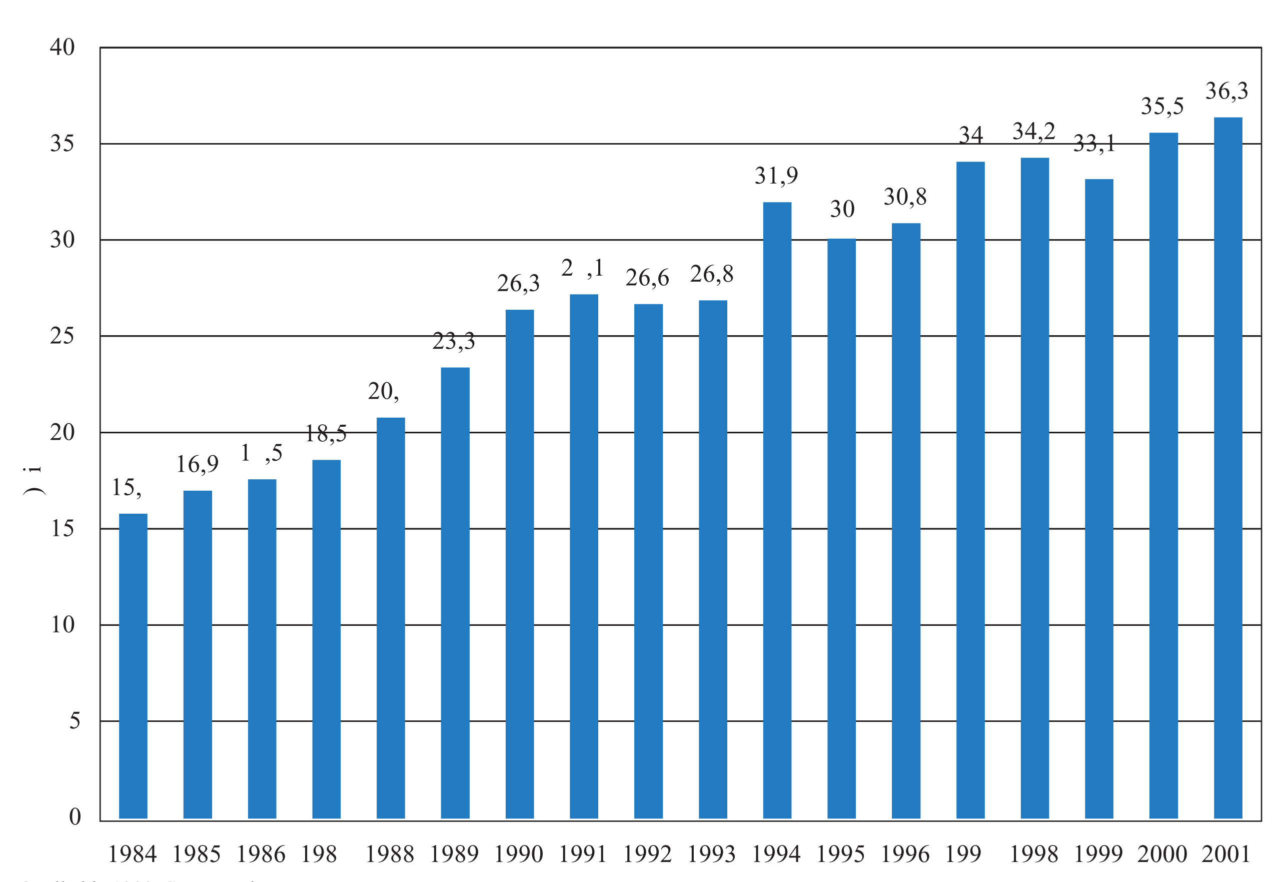
– Rückerstattung der Kfz-Steuer für Fahrzeuge im Huckepackverkehr.

Mit der Förderung von KV-Terminals wird die Transportkette bei privaten Investoren von den hohen Umschlagkosten entlastet, indem der Bund die Kapitalkosten der Investition übernimmt. Es handelt sich um eine Finanzierung öffentlicher Infrastruktur, die jedermann diskriminierungsfrei zugänglich ist.

Am 15. März 1998 trat die Förderrichtlinie Kombinierter Verkehr in Kraft, wonach auch private Unternehmen (z. B. GVZ-Entwicklungsgesellschaften, Häfen und NE-Bahnen) beim Bau von KV-Umschlaganlagen mit Bundesmitteln gefördert werden können. Bis jetzt wurden damit 37 Projekte mit rund 243 Mio. Euro gefördert (z. B. für KV-Terminal auf dem BASF-Gelände in Ludwigshafen, Koblenz, Dörpen, Germersheim, Marl, Mannheim, Haldensleben, Eurokai und für Salzgitter). In **Abbildung 8** ist die Entwicklung der KV-Umschlagmengen Schiene/Straße von 1984 bis einschließlich Berichtsjahr dargestellt.

Abbildung 8

Umschlagsmengen im Kombinierten Verkehr (KV) Schiene/Straße
in Mio. t



Quelle bis 1999: Stat. Bundesamt

Quelle 2000: Hacon

3 Straßenbauleistungen im Jahr 2001

3.1 Straßenbauhaushalt 2001 – Kap. 1210 –

3.1.1 Haushaltssoll

– Für den Bundesfernstraßenbau standen für das Jahr 2001 nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 2001 vom 21. Dezember 2000 (BGBl. I. S. 1920) folgende Ausgabemittel zur Verfügung (**Haushaltssoll):**

	Mio. €
Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen)	5 531,4
hinzu: – freigegebene Reste aus dem Vorjahr	3,7
– Einsparung für Kap. 1202..	–28,5
– Baukostenzuschüsse der Europäischen Union	98,7
Summe Verfügungsbetrag (SOLL)..	**5 605,3**

3.1.2 IST-Ausgaben

Im Haushaltsjahr 2001 wurde ausgegeben:

	Mio. €
Länderausgaben einschließlich DEGES (als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen)..	5 539,4
Übrige Ausgaben	39,0
Summe IST-Ausgaben	**5 578,4**
(nachrichtlich) – Ausgabenreste Berichtsjahr	27,1

– Die IST-Ausgaben 2001 verteilen sich wie folgt auf alte und neue Bundesländer:

Kap. 1210 Ausgaben alte/neue Bundesländer (einschl. Berlin)

	alte Bundesländer (ohne BE)	**neue Bundesländer (mit BE)**[1]	**Sonstige**	**Summe**
	Mio. €			
Kap. 1210	**3 375,3**	**2 164,1**	**39,0**	**5 578,4**
– Investitionen	2 698,2	1 960,3	–	4 658,5
– Nichtinvestitionen	677,1	203,8	39,0	919,9

[1] einschließlich DEGES

– Die IST-Ausgaben 2001 gliedern sich nach **Aufgabenbereichen** wie folgt:

Aufgabenbereich	**Titel des Straßenbauplans**[1]	**Teilbetrag** Mio. €	**Gesamtbetrag** Mio. €
Betriebliche Unterhaltung			807,8
* Bundesautobahnen	521 11, 521 32, 521 52, 521 62 (60 %), 811 12, 812 12	408,7	
* Bundesstraßen	521 21, 521 42, 521 62 (40 %), 811 22, 812 22	399,1	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesautobahnen (einschl. Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb –			2 488,8
* Erneuerung, Um- und Ausbau	741 31, 742 11, 751 93	963,3	
* Erweiterung einschließlich VDE	741 14, 741 16, 751 91	565,9	
* Neubau einschließlich VDE	741 17, 741 18, 751 92	929,1	
* Hochbauten	711 12, 712 12	30,5	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesstraßen (einschl. Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb –			1 487,8
* Erneuerung, Um- und Ausbau	741 41, 742 21, 751 95	813,6	
* Neubau	741 22, 751 94	655,1	
* Hochbauten	711 22, 712 22	19,2	
Zinszuschüsse für Ersatzbeschaffung, Grunderwerb, Darlehen und Zuweisungen für Ersatzbeschaffung			303,9
* Bundesautobahnen	622 32, 821 11, 821 31, 863 12, 882 12, 821 92	168,1	
* Bundesstraßen	622 42, 821 22, 821 41, 863 22, 882 22, 821 94	135,8	
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz	745 01, 745 21, 882 01, 883 01, 883 03		103,5
Abgeltung von Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	632 12, 632 22		117,2
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger (§ 5a Fernstraßengesetz)	883 02, 883 04		4,2
Erwerb privatfinanzierter Bundesfernstraßenabschnitte			136,6
* Bundesautobahnen	823 12	95,3	
* Bundesstraßen	823 22	41,3	
Zentrale Aufgaben und Verschiedenes			128,6
* Forschung, Veröffentlichungen, verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	534 01, 543 01, 544 01, 545 01, 535 62	14,7	
* Verschiedenes	546 01, 682 01, 685 02, 685 32, 743 12, 743 32, 744 01, 744 02, 861 12, 861 22, 883 05	113,9	
Summe IST-Ausgaben			**5 578,4**

[1] Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 10, detailliert dargestellt

Abbildung 9

Entwicklung der Ausgaben von 1970 bis 2001 und Finanzplanung für die Bundesfernstraßen bis 2006[1)]
(gemäß Haushalt 2002 mit Finanzplanung vom 13. Juni 2001)

Mio. EURO

Ausgaben (IST) aus Sonderprogrammen
Ausgaben (IST) ohne Sonderprogramme:
Ausgaben vor 1991
Alte Bundesländer
Neue Bundesländer
Ausgaben

Jahr

[1)] ohne Zukunftsinvestitionsprogramm 2001–2003 (ZIP)

Ausgabemittel werden stets nur für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung gestellt. Da die Abwicklung von Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen im Regelfall über mehrere Jahre läuft, sind alle Verpflichtungen der folgenden Jahre, die im Rahmen des Baufortschritts eingegangen werden, durch Verpflichtungsermächtigungen (VE) abzudecken.

Im Berichtsjahr standen insgesamt 4 756,1 Mio. Euro neue VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

2002	rund	3 188,8 Mio. Euro
2003	rund	1 216,5 Mio. Euro
2004	rund	297,4 Mio. Euro
Folgejahre	rund	53,4 Mio. Euro
Insgesamt	rund	4 756,1 Mio. Euro

Am 31. Dezember 2001 bestanden folgende Verpflichtungen zu Lasten des Haushaltes:

2002	rund	2 507,4 Mio. Euro
2003	rund	853,9 Mio. Euro
2004	rund	384,8 Mio. Euro
Folgejahre	rund	3 224,5 Mio. Euro
Insgesamt	rund	6 970,6 Mio. Euro

3.2 Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben

Im Berichtsjahr sind die in **Tabelle 7** zusammengefassten Streckenlängen fertig gestellt worden.

Die Tabelle weist außerdem die Ausgaben für den Neubau und die Erweiterung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, darunter für Ortsumgehungen, aus.

Die Einzelbaufortschritte im Berichtsjahr sind im Anhang in den **Tabellen 11–14**, Seiten 60–127, detailliert dargestellt.

Tabelle 7

Leistungsübersicht 2001
– Bauleistungen nach Art und Ausgaben –
(nur Hauptbautitel einschl. VDE, ohne Refinanzierung der privatfinanzierten Bundesautobahn und Bundesstraßenabschnitte)

Straßenklasse		Titel im Straßenbau-plan	Verkehrsfreigaben [1] in km		Ausgaben einschließlich Grunderwerb in Mio. €
1		2	3		4
Bundesautobahnen	– Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahr-streifen)	741 14/-16 821 14/-16	Insgesamt davon zweibahnig 1. Fahrbahn 2. Fahrbahn	78,6 35,4 10,9 32,3	606,7
	– Neubaustrecken	741 17/-18 821 17/-18	Insgesamt davon zweibahnig 1. Fahrbahn 2. Fahrbahn	77,3 77,3 – –	981,6
Bundesstraßen	– Neubau und Erweiterungs-strecken	741 22 821 22	Insgesamt davon 4streifig 2streifig	151,6 38,2 113,4	641,8
davon........................	– Ortsumgehungen	741 22 821 22	Insgesamt davon 4streifig 2streifig	(128,6) (19,2) (109,4)	(481,3)
Summe Ausgaben					**2 230,1**

[1] Länge der im Berichtsjahr freigegebenen Teil-Verkehrseinheiten

Hauptbautitel einschl. GE, ohne Erwerb privatfinanzierter Bundesstraßenabschnitte (822 12/822 22):

74 114	385,1 Mio. €
74 116	178,4 Mio. €
74 117	269,2 Mio. €
74 118	606,2 Mio. €
74 122	574,8 Mio. €
	2 013,7 Mio. €

3.3 Hauptbautitel

3.3.1 Bundesautobahnen

3.3.1.1 Um- und Ausbau, Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecken und zur Verminderung der Unfallgefahren ist die Erweiterung der Betriebsstrecken der Bundesautobahnen auf 6 und mehr Fahrstreifen erforderlich. Im zeitlichen und baulichen Zusammenhang mit der Querschnittserweiterung werden diese Strecken grundhaft erneuert und dem derzeitigen technischen und ökologischen Standard angepasst.

Im Zuge der Realisierung des „Vordringlichen Bedarfs" des Bedarfsplanes auf eine Netzlänge von insgesamt rund 13 000 km Autobahn sollen rund 2 600 km 6 und mehr Fahrstreifen erhalten. Schwerpunkte der BAB-Erweiterung sind neben den Erweiterungsstrecken der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) die stark belasteten Hauptdurchgangsstrecken A1 bis A9.

Auch die Erhaltung dieser Strecken gewinnt mit ihrem Alter sowie angesichts steigender Verkehrsnachfrage zunehmend an Bedeutung.

Die Gesamtlänge der 6- und mehrstreifigen Strecken betrug am 1. Januar 2002 rund 2 419 km (Vorjahr: 2 204 km).

	Titel im Straßenbauplan	Ausgaben in Mio. €
Erhaltung	741 33 / 751 93	715,0
Um- und Ausbau	741 35 / 821 35	196,8
Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen	741 39 / 821 39	10,2
Erweiterung einschließlich VDE[1]	741 14 / 821 14 741 16 / 821 16 751 91 / 821 91	612,0
Fernmeldeanlagen, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen	742 11	48,9
Summe Ausgaben		**1 582,9**

[1] Einzelstrecken sind im Anhang, Tabelle 11, detailliert dargestellt

Einen Überblick der geplanten Erweiterungen auf 6 und mehr Fahrstreifen sowie der bisher erreichten Fertigstellung gibt **Tabelle 11** im Anhang sowie die Karte **„Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2001“**. Die Ausgaben für Erhaltung, Erneuerung, Umbau- und Erweiterung von Bundesautobahnen-Betriebsstrecken sind in der oben stehenden Tabelle aufgegliedert.

3.3.1.2 Neubau

Im Berichtsjahr sind 13 BAB-Teil-Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von 77,3 km fertig gestellt und dem Verkehr übergeben worden.

Unter Berücksichtigung der erfolgten Umstufungen und Neuvermessungen haben die Bundesautobahnen Ende des Berichtsjahres eine Länge von 11 786 km erreicht; 490,9 km BAB-Neubaustrecken waren zu diesem Zeitpunkt in Bau, davon 21,8 km 1. Fahrbahnen.

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Berichtsjahr insgesamt 1 169,3 Mio. Euro aufgewendet. Die Ausgaben sind wie folgt aufgegliedert:

	Titel im Straßenbauplan[1]	Ausgaben in Mio. €
Baukosten	741 17 741 18 751 92 823 12	269,2 606,2 53,7 95,2
Grunderwerb	821 17 821 18 821 92	63,9 42,4 8,2
Hochbauten	711 12 712 12	17,3 13,2
Summe Ausgaben		**1 169,3**

[1] Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 12, detailliert dargestellt

Die Einzelvorhaben sind im Anhang in **Tabelle 12** aufgelistet und in der Karte **„Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2001“** dargestellt.

Von den fertig gestellten Projekten/Verkehrseinheiten sind folgende besonders hervorzuheben:

A 20 Lübeck–Stettin

Nachdem die Teilabschnitte Lübeck–Genin, Grimmen-Ost – Grimmen-West und Prenzlau-Nord–AK Uckermark im Dezember 2001 für den Verkehr freigegeben wurden, ist fast die Hälfte der A 20 unter Verkehr.

A 93 Hof–Regensburg

Mit der Verkehrsfreigabe des Streckenabschnitts AS Selb-West bis Schwarzenhammer ist die A93 durchgehend fertig gestellt.

Weitere Fertigstellungen:

Die übrigen in Betrieb genommenen neuen Streckenabschnitte haben bis zur Vollendung der Gesamtstrecken vorwiegend regionale bzw. lokale Bedeutung, wie z. B: durch den Anschluss an das durchgehende Streckennetz der Bundesautobahnen. Hierzu zählen unter anderem:

A 17 Dresden–Prag
W Dresden–AS Kesselsdorf

A 33 Osnabrück–Bielefeld
AS Dissen-Nord–AS Borgholzhausen

A 38 Göttingen–Halle (Saale)
AS Leinefelde–AS Breitenworbis

A 71 Erfurt–Schweinfurt
Traßdorf–AS Ilmenau-Ost
AS Zella-Mehlis-Nord–AS Zella-Mehlis/Suhl

Voraussichtliche Fertigstellungen in 2002:

Im Jahre 2002 werden Fertigstellungen von insgesamt rund 208 km BAB-Streckenlänge erwartet (siehe Anhang, **Tabelle 19**). Folgende Verkehrseinheiten werden voraussichtlich für den Verkehr freigegeben werden:

A 8 **Besch (BGR L/D)–Pirmasens**
Besch (BGR L/D)–AS Perl/Borg

A 20 **Rostock–Stettin**
AK Rostock–AS Sanitz
AS Gützkow–AS Jarmen
AS Neubrandenburg-Nord–AS Woldegg
AS Woldegg–AS Pasewalk-Nord

A 31 **Emden–Bottrop**
W Emden–N Emden
Geeste–Witmarschen

A 38 **Göttingen–Halle (Saale)**
AS Sangerhausen-Süd–AS Lutherstadt Eisleben
AS Merseburg-Süd–AS Leuna
Wipperdorf–AS Werther

A 44 **Aachen–Düsseldorf**
Rheinquerung Ilverich

A 46 **Heinsberg–Brilon**
Arnsberg/Uentrop–Meschede/Freienohl

A 60 **Winterspelt (B-GR B/D)–Wittlich**
Badem–Wittlich

A 71 **Erfurt–Schweinfurt**
AS Ilmenau-Ost–AS Gräfenroda
AS Zella-Mehlis/Suhl–AS Meiningen

A 73 **Suhl–Lichtenfels**
AS Herbartswind–AS Coburg

A 96 **Lindau–München**
AS Bad Wörishofen–AS Wiedergeltingen

A 98 **Weil am Rhein–Schaffhausen (B-GR D/CH)**
AS Lörrach/Inzlingen–Rheinfelden/Karsau

3.3.2 Neubau und Erweiterung von Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegebau

Für die Bundesstraßen wurden im Berichtsjahr insgesamt rund 1 664,9 Mio. Euro ausgegeben. Die Ausgaben verteilen sich auf Erhaltung, Neubau, Umbau- und Erweiterung von Betriebsstrecken wie folgt:

Im Berichtsjahr wurden an Bundesstraßen insgesamt folgende Bauleistungen erreicht:

- Im Berichtsjahr für den Verkehr freigegeben:
  47 Teil-Verkehrseinheiten von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 151,6 km (12 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 38,2 km; 35 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 113,4 km).
- Ende des Berichtsjahres in Bau:
  159 Teil-Verkehrseinheiten von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 607,0 km (45 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 152,5 km; 114 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 454,5 km).

Unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Um- bzw. Abstufungen beträgt die Gesamtlänge der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) am Ende des Berichtsjahres 41 228 km.

Im Rahmen des **Neubaues und der Erweiterung von Bundesstraßen** (Anhang, **Tabelle 13**, und Karte **„Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2001")** haben folgende Aufgaben besondere Bedeutung:

- **Bau von Ortsumgehungen** (Anhang, **Tabelle 14**, und Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2001**")
- **Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG** (Anhang, **Tabelle 15**).

Der **Bau von Ortsumgehungen** im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein Schwerpunkt bei den Investitionen im Fernstraßenbau. Er wird auch nach Ablauf des Fünfjahresplanes 1993–1997 mit Ergänzung bis 2000 (428 Ortsumgehungen) fortgeführt. Im Berichtsjahr 2001 wurden bundesweit folgende Bauleistungen erreicht:

- Im Berichtsjahr für den Verkehr freigegeben:
  39 Teil-Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 128,6 km (5 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 19,2 km; 34 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 109,4 km).

  Im Berichtsjahr vollständig für den Verkehr freigegeben:

	Titel im Straßenbauplan[1]	Ausgaben Mio. €
Erhaltung.	741 43 / 751 95	499,4
Um- und Ausbau (Baukosten)	741 45	309,2
Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau	821 45	31,5
Neubau (einschließlich Ortsumgehungen) (Baukosten)	741 22 / 741 94 823 22	696,3
Grunderwerb für Neubau	821 22 / 821 94	99,7
Hochbauten	711 22 / 712 22	19,2
Lärmschutz, Darlehen, Zinszuschüsse und Zuweisungen für Ersatzraumbeschaffung	622 42 / 741 49, 821 49 / 863 22, 882 22	6,7
Betriebsfunkanlagen	742 21	2,9
Summe		1 582,9

[1] Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 13, detailliert dargestellt.

31 Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 139,4 km (4 Ortsumgehungen, 4streifig: 20,5 km; 27 Ortsumgehungen, 2streifig: 118,9 km).

Ende des Berichtsjahres in Bau:
123 Teil-Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 489,4 km (20 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 92,5 km; 103 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 396,9 km).

Insgesamt wurden im Berichtsjahr für den Bau von Ortsumgehungen rund 481,3 Mio. Euro ausgegeben.

Die **Beseitigung von Bahnübergängen** der Deutschen Bahn AG **im Zuge von Bundesstraßen** dient vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Rationalisierung des Eisenbahnbetriebes. Hierfür sowie für andere technische Sicherungen wurden im Berichtsjahr aus dem Straßenbauplan 32,4 Mio. Euro (Baulastträger – und Bundesdrittel) ausgegeben. Darüber hinaus wurden für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bahn AG und anderen Baulastträgern 56,0 Mio. Euro aufgewendet (Kostenanteil des Bundes zu Kreuzungsmaßnahmen nach § 13.1 EKrG). Auch in den kommenden Jahren ist aufgrund des Nachholbedarfs in den neuen Ländern, insbesondere auch im Zusammenhang mit den Maßnahmen der VDE-„Schiene" mit einem hohen Ausgabeniveau zu rechnen.

Im Berichtsjahr sind rund 360 km **Radwege an Bundesstraßen** fertig gestellt worden. Dafür wurden insgesamt rund 46 Mio. Euro aufgewendet. In dem Zeitraum von 1991 bis zum Jahr 2001 wurden rund 4 000 km Radwege mit Baukosten in Höhe von 0,7 Mrd. Euro fertig gestellt. Insgesamt stehen damit Ende 2001 rund 15 400 km Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung.

Folgende Bauleistungen wurden in den Bundesländern auf den Bundesstraßen erzielt:

Baden-Württemberg

Für den Verkehr freigegeben:

7	Teil-Verkehrseinheiten	22,5 km
	davon	8,5 km, 4streifig
		14,0 km, 2streifig

In Bau befindlich:

26	Teil-Verkehrseinheiten	74,3 km
	davon	19,7 km, 4streifig
		54,6 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 14 **BAB A 81 (AS Stuttgart-Vaihingen)–Stuttgart:**
Neubau zwischen Schattenring und Südheimer Platz in Stuttgart (in Bau)

B 29 **Schwäbisch Gmünd–Immenhofen (B 290):**
Westumgehung Aalen (unter Verkehr)

B 31 **Freiburg–Hüfingen:**
Ortsumgehung Freiburg-Ost (in Bau)
Neubau Friedrichshafen-Waggershausen–Friedrichshafen-Löwental (unter Verkehr)

B 31 **Friedrichshafen–Lindau:**
Ortsumgehung Eriskirch (in Bau)

Bayern

Für den Verkehr freigegeben:

8	Teil-Verkehrseinheiten	16,7 km
	davon	2,1 km, 4streifig
		14,6 km, 2streifig

In Bau befindlich:

20	Teil-Verkehrseinheiten	79,2 km
	davon	29,4 km, 4streifig
		49,8 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 16 **Krumbach–Donauwörth:**
Ortsumgehung Gundelfingen–Lauingen (in Bau)

Marktoberdorf–Füssen:
Ortsumgehung Stötten (unter Verkehr)

B 17 **Augsburg–Landsberg a. Lech:**
Ausbau in Lagerlechfeld (unter Verkehr)

Brandenburg

Für den Verkehr freigegeben:

9	Teil-Verkehrseinheiten	35,9 km
	davon	7,4 km, 4streifig
		28,5 km, 2streifig

In Bau befindlich:

15	Teil-Verkehrseinheiten	85,3 km
	davon	22,9 km, 4streifig
		62,4 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 2/ A 11 **(B-GR D/PL)–Berlin:**
Ortsumgehung Schwedt/Vierraden
(teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B5 **Nauen–Berlin:**
A10 (o OU Wustermark)–LGR BB/BE (2. Fb)
(teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)
Ortsumgehung Wustermark (unter Verkehr)

B 87 **Frankfurt/Oder–Lübben:**
Ortsumgehung Beeskow (unter Verkehr)

B 96 **Berlin–Neustrelitz:**
Ortsumgehung Oranienburg (in Bau)

B101n **Berlin – Luckenwalde:**
BAB-Zubringer Großbeeren (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B166 **BAB A 11 (AD Uckermark) – Schwedt/Oder:**
Gramzow/Zichow (unter Verkehr)

B167 **Eberswalde (A 11)–Frankfurt/Oder (B 5):**
Ortsumgehung Bad Freienwalde (in Bau)
Ortsumgehung Wriezen (unter Verkehr)

Bremen

In Bau befindlich:

1 Teil-Verkehrseinheit 2,0 km, 2streifig

Folgendes bedeutsames Einzelvorhaben befindet sich in Bau:

B 71 **Bremerhaven–L-GR HB/NI:**
Verlegung AS Bremerhaven/Wulsdorf (A 27) –L-GR HB/NI (B 6)

Hessen

Für den Verkehr freigegeben:

1 Teil-Verkehrseinheiten 3,3 km, 2streifig

In Bau befindlich:

12 Teil-Verkehrseinheiten 38,9 km
davon 0,8 km, 4streifig
38,1 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 3 **Kassel-Hann. Münden:**
Ortsumgehung Fuldatal–Ihringshausen (in Bau)

B8 **Limburg–Königstein:**
Ortsumgehung Brechen–Oberbrechen (in Bau)

B45 **Hanau–östl. Dieburg:**
Neubau von Tannenmühle (B 448)–Rodgau/Jügesheim (in Bau)

B49 **Limburg–Wetzlar:**
Solms/Oberbiel–Wetzlar (2. Fb)
davon Wetzlar/Dalheim 13 BA. (in Bau)

B62 **L-GR NW/HE–Marburg:**
Ortsumgehung Biedenkopf/Wallau (in Bau)

B249 **Eschwege–Mühlhausen:**
Ortsumgehung Wanfried (in Bau)

B252 **BAB A 44 (AS Diemelstadt)–Arolsen:**
Ortsumgehung Diemelstadt-Rhoden (in Bau)

B 253 **Frankenberg–Biedenkopf (B 62):**
Ortsumgehung Frankenberg-Röddenau und Frankenberg (in Bau)

B426 **Pfungstadt–Reinheim:**
Ortsumgehung Ober-Ramstadt (unter Verkehr)
Ortsumgehung Nieder-Ramstadt (in Bau)

Gernsheim (B 44)–Darmstadt:
Ortsumgehung Pfungstadt (in Bau)

B456 **NW Weilburg (B 49)–Usingen:**
Teilumgehung Weilburg (in Bau)

B 457 **Gießen–Gelnhausen:**
Ortsumgehung Lich–Langsdorf (in Bau)

Mecklenburg-Vorpommern

In Bau befindlich:

5 Teil-Verkehrseinheiten 16,2 km
davon 8,7 km, 4streifig
7,5 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 96 **Saßnitz/Insel Rügen–Greifswald:**
Ortsumgehung Stralsund, I.–III. BA,
Bhf. Rügendamm–Umspannwerk
(teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

Westumgehung Greifswald
(teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B103n **Kyritz–Warnemünde:**
Westanbindung Rostock (in Bau)

B109 **Greifswald–Prenzlau:**
Ortsumgehung Anklam, 2. BA;
W Anklam (B 110)–B 197 (in Bau)

Niedersachsen

Für den Verkehr freigegeben:

3 Teil-Verkehrseinheiten 4,9 km
davon 2,7 km, 4streifig
2,2 km, 2streifig

In Bau befindlich:

17 Teil-Verkehrseinheiten 86,3 km
davon 6,6 km, 4streifig
79,7 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B4 **Lüneburg–Gifhorn:**
Ortsumgehung Uelzen mit Verl. bis Holdenstedt (in Bau)

B6n **Bad Harzburg–Bernburg (BAB A 14):**
N Bad Harzburg (BAB A 395)–LGR NI/ST (unter Verkehr)

B82 **BAB A 7 (AS Rhüden)–Goslar:**
Ortsumgehung Langelsheim/Astfeld (in Bau)

B212/ B437 **Nordenham–Brake:**
Ortsumgehung Rodenkirchen-Sürwürden mit B 437, Ortsumgehung Rodenkircherwurp (in Bau)

Nordrhein-Westfalen

Für den Verkehr freigegeben:

5 Teil-Verkehrseinheiten 11,9 km
davon 1,3 km, 4streifig
10,6 km, 2streifig

In Bau befindlich:

19	Teil-Verkehrseinheiten	66,8 km
	davon	17,5 km, 4streifig
		49,3 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau:

B8 **BAB A 59 (AS Duisburg)–Leverkusen:**
Ortsumgehung Düsseldorf/Kaiserswerth

B51 **Köln–Wuppertal:**
Ortsumgehung Wermelskirchen

B54 **Gronau B-GR D/NL–Steinfurt:**
B-GR D/NL–westl. Ochtrup (A 31)
(teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B56 **BAB A 61 (AS Miel)–BAB A 560 (AS Siegburg):**
Bonn/Bad Godesberg (Bahnparallele B 9/A 562)

B61 **Bad Oeynhausen–Petershagen:**
Ortsumgehung Barkhausen (B 65–L 780) mit Weserauentunnel

B66 **Bielefeld–Barntrup:**
Südumgehung Lemgo

B67 **Bocholt–Dülmen:**
Neubau von Bocholt (B 473)–Rhede (L 572)

B227 **Gelsenkirchen-Erle (B 226)–BAB A 52 (AS Breitscheid):**
Essen, L 439–BAB A 44

B238 **Detmold–Bad Eilsen (BAB A 2):**
Westumgehung Lemgo (L 712–N L 941)

B239 **Detmold–Lübbecke:**
Ortsumgehung Herford (B 61–BAB A 2)

B265 **Köln–Zülpich:**
Ortsumgehung Erftstadt-Lechenich

Rheinland-Pfalz

Für den Verkehr freigegeben:

1	Teil-Verkehrseinheiten	2,5 km, 2streifig

In Bau befindlich:

12	Teil-Verkehrseinheiten	29,0 km
	davon	8,4 km, 4streifig
		20,6 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B10 **BAB A 8 (AS Pirmasens)–Landau:**
Ausbau bei Pirmasens (BAB A 8/A 62, AS Pirmasens-Fehrbach, K 1),
(teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B41 **AS Ingelheim-West–(Bad Kreuznach)–Idar-Oberstein:**
Rüdesheim–Bad Kreuznach (B 428) 2. Fb. (in Bau)

B53 **Trier–Bernkastel-Kues:**
Verlegung Biewer-Pfalzel (in Bau)

B260 **Lahnstein–Wiesbaden:**
Ortsumgehung Fachbach/Bad Ems (in Bau)

Saarland

In Bau befindlich:

1	Teil-Verkehrseinheit	2,4 km, 2streifig

Sachsen

Für den Verkehr freigegeben:

4	Teil-Verkehrseinheiten	14,8 km
	davon	9,4 km, 4streifig
		5,4 km, 2streifig

In Bau befindlich:

10	Teil-Verkehrseinheiten	42,3 km
	davon	14,0 km, 4streifig
		28,3 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B6 **Halle–Leipzig:**
AS Großkugel–Stadtgrenze Leipzig (in Bau)

B93 **Schneeberg–Borna:**
Teilortsumgehung Schneeberg (unter Verkehr)

B169 **Cottbus–Chemnitz:**
Ortsumgehung Riesa m Elbebrücke bis B 6 (1. BA) (unter Verkehr)

B173 **Reichenbach–Zwickau:**
Ortsumgehung Neumark (unter Verkehr)

B178 **B-GR D/CZ–BAB A 4 (Weißenberg):**
Ortsumgehung Löbau (unter Verkehr)

Sachsen-Anhalt

Für den Verkehr freigegeben:

4	Teil-Verkehrseinheiten	19,4 km
	davon	6,8 km, 4streifig
		12,6 km, 2streifig

In Bau befindlich:

9	Teil-Verkehrseinheiten	39,9 km
	davon	19,6 km, 4streifig
		20,3 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B6n **Bad Harzburg–Bernburg (BAB A 14):**
L-GR NI/ST–Benzingerode
(teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B180 **Naumburg–Eisleben:**
Ortsumgehung Freyburg (unter Verkehr)

B180 **Naumburg–Aschersleben:**
Ortsumgehung Eisleben (Osttangente)
(unter Verkehr)

B188 **Wolfsburg–Rathenow:**
Ortsumgehung Tangermünde (unter Verkehr)

B189 **Magdeburg–Stendal:**
Ortsumgehung Wolmirstedt (in Bau)

Schleswig-Holstein

Für den Verkehr freigegeben:

1	Teil-Verkehrseinheiten	6,2 km, 2streifig

In Bau befindlich:

4	Teil-Verkehrseinheiten	11,7 km
	davon	4,2 km, 4streifig
		7,5 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B76 **Flensburg–Lübeck-Travequerung:**
Ortsumgehung Preetz (in Bau)

B205 **B77 (südl. Rendsburg)–B 404 (nördl. Bad Segeberg):**
Ortsumgehung Neumünster
(teilweise unter Verkehr)

B502 **Kiel–Schönberg i. Holstein:**
Verlegung zwischen Kiel und Brodersdorf
(teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

Thüringen

Für den Verkehr freigegeben:

4	Teil-Verkehrseinheiten	13,5 km, 2streifig

In Bau befindlich:

8	Teil-Verkehrseinheiten	32,7 km
	davon	0,7 km, 4streifig
		32,0 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B85 **Weimar–LGR TH/BY:**
Rudolstadt/Schwarza/Graba 1. + 2. BA (Südknoten–Ankerwerk) (in Bau)

B93 **Borna–Zwickau:**
Ortsumgehung Altenburg (1. + 2. BA) (in Bau)

3.3.3 Ingenieurbauwerke

Zu den Ingenieurbauwerken im Straßenbau gehören Brücken, Tunnel, Trog- und Stützbauwerke. Der Gesamtbestand an Brücken in der Baulast des Bundes betrug zum Anfang des Berichtsjahres 35 675 Bauwerke mit einer Gesamtfläche von 25,526 Mio. m^2.

Im Jahr 2001 wurden insgesamt 6 Tunnel fertig gestellt, so dass sich jetzt insgesamt 199 Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen in Betrieb befinden (davon 171 in der Baulast des Bundes). Weitere 32 Tunnel befinden sich zz. in Bau. Im Berichtsjahr waren folgende größere Instandsetzungsmaßnahmen in der Ausführung:

A 3 **Nürnberg–Regensburg:**
Talbrücke Krondorf,
Kosten: rund 9,0 Mio. Euro.
Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Geländer, Fahrbahnübergänge und Lager, Instandsetzung des Überbaues und der Unterbauten.

A 6 **Ludwigshafen–Mannheim:**
Rheinbrücke Frankenthal,
Kosten: rund 8,4 Mio. Euro.
Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Geländer und Entwässerung, Instandsetzung bzw. Teilerneuerung des Überbaus und der Unterbauten.

A 620 **Saarbrücken–Saarlouis:**
Hallerbrücke,
Kosten: rund 5,6 Mio. Euro.
Erneuerung der Abdichtung, Kappen und Geländer, Instandsetzung der Unterbauten und Fahrbahntafel.

A 643 **Mainz–Wiesbaden:**
Rheinbrücke Schierstein,
Kosten: rund 7,5 Mio. Euro.
Erneuerung der Lager und Geländer, Instandsetzung der Fahrbahnübergänge und des Korrosionsschutzes.

Die im Berichtsjahr für den Verkehr freigegebenen und in Bau befindlichen großen Ingenieurbauwerke an Bundesfernstraßen sind in den **Tabellen 16–18** im Anhang zusammengestellt und in der Karte **„Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2001"** dargestellt.

3.3.4 Umweltschutz

– Lärmschutz

Im Berichtsjahr wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) rund 105 Mio. Euro und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere 17 Mio. Euro ausgegeben. Mit diesen Ausgaben von insgesamt 122 Mio. Euro betragen die Aufwendungen für den Lärmschutz seit 1978 rund 3,4 Mrd. Euro (davon 63,6 Mio. Euro privat vorfinanziert).

Im Berichtsjahr wurden rund 30 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und rund 56 km Lärmschutzwände errichtet sowie rund 20 000 m^2 Lärmschutzfenster eingebaut. Damit wurden beim Bau von Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen seit Beginn der regelmäßigen Aufzeichnungen im Jahr 1976 bis Ende des Berichtsjahres folgende Leistungen erzielt:

- Lärmschutzwälle und Steilwälle: 936 km,
- Lärmschutzwände: 1 796 km und
- Fläche der Lärmschutzfenster: 801 000 m^2.

Tabelle 8 zeigt die Aufteilung der Maßnahmen für den Lärmschutz nach Bundesländern. Weitere Angaben über die Kosten, Längen und Materialien der Lärmschutzeinrichtungen enthält die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen herausgegebene „**Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2001**“.

– Naturschutz und Landschaftspflege

Unter Beachtung europäischer und nationaler umweltrechtlicher Regelungen unterstützt der Straßenbau bei Planung, Bau, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen durch umweltbezogene Maßnahmen die Ziele und Grundsätze von Naturschutz und Landschaftspflege. Die Straßenbauleistungen 2001 umfassen somit u. a. auch Aufwendungen zum Umweltschutz im Zuge der Umsetzung des naturschutzrechtlichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsgebotes.

Eine Trassenführung außerhalb bedeutender Schutzgebiete und faunischer Wanderkorridore vermeidet Beeinträchtigungen in wertvolle Schutzgebiete und Lebensräume.

Im Weiteren gewährleisten gezielte Schutzmaßnahmen im Rahmen einer umweltschonenden Bauausführung den Bestandsschutz wertvoller Vegetationsbestände und Tierlebensräume.

Durch bautechnische Maßnahmen zum Gewässerschutz werden erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen von Grundwasser, Trinkwasserschutzgebieten und Oberflächengewässern durch Straßenabwässer vermieden.

Ausreichend bemessene Talbrücken, Grünbrücken sowie artgerecht gestaltete Tierdurchlässe in Verbindung mit entsprechenden Leiteinrichtungen minimieren straßenbaubedingte Zerschneidungswirkungen und gewährleisten somit den Erhalt des vorhandenen Lebensraumverbundes.

Tabelle 8

Maßnahmen des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen

	Land	Länge der Lärmschutzwälle und Steilwälle		Länge der Lärmschutzwände		Fläche der Lärmschutzfenster	
		2001	gesamt	2001	gesamt	2001	gesamt
		km	km	km	km	m^2	m^2
	1	2	3	4	5	6	7
1	Baden-Württemberg	4,61	56,15	0,33	127,60	1 277	145 268
2	Bayern	10,68	232,44	12,10	162,97	1 264	65 047
3	Berlin	–	0,74	–	26,73	810	25 485
4	Brandenburg	0,40	1,02	11,77	42,61	401	8 857
5	Bremen	–	2,87	7,19	65,29	43	2 689
6	Hamburg	–	14,69	–	19,29	80	18 118
7	Hessen	0,37	33,90	2,48	100,03	564	70 271
8	Mecklenburg-Vorpommern	–	9,90	0,19	3,93	467	4 046
9	Niedersachsen	1,51	99,69	4,77	282,39	632	85 249
10	Nordrhein-Westfalen	3,65	354,21	8,06	713,26	2 761	151 100
11	Rheinland-Pfalz	–	20,38	0,10	81,74	2 906	88 308
12	Saarland	–	23,43	0,09	28,70	251	7 472
13	Sachsen	4,24	17,82	2,83	57,52	4 317	66 134
14	Sachsen-Anhalt	–	2,34	1,21	15,45	2 152	18 611
15	Schleswig-Holstein	1,24	50,38	4,56	53,16	105	18 232
16	Thüringen	3,54	15,76	0,71	14,88	2 092	26 310
	Bundesgebiet	**30,24**	**935,76**	**56,38**	**1 795,53**	**20 122**	**801 197**

Anmerkung: Spalten 3, 5, 7 = gesamt heißt hier: incl. 2001!

Im Bereich von Fließgewässerquerungen werden ausreichend bemessene Querungsbauwerke mit Bermen gebaut, die einen Tierwechsel entlang des Fließgewässers und den Auenverbund aufrechterhalten.

Zur Kompensation unvermeidbarer straßenbaubedingter Eingriffe in Natur und Landschaft werden vorbelastete, verbaute Still- und Fließgewässer behutsam renaturiert; angrenzende Uferrandzonen werden aus der intensiven umweltbelastenden Nutzung herausgenommen und zusammen mit neu angelegten Ufergehölzsäumen, Nass- und Feuchtwiesen zu wertvollen naturnahen Biotopverbundachsen entwickelt.

Darüber hinaus werden strukturarme Kulturlandschaften z. B. durch die Neuanlage und Entwicklung von natürlichen Waldlebensräumen sowie von artenreichen Gehölz- und Grünlandbiotopen, ökologisch aufgewertet.

Im Hinblick auf eine ressourcenschonende Straßenplanung werden darüber hinaus nicht mehr benötigte Verkehrsflächen entsiegelt und einer extensiven, umweltschonenden Nutzung zugeführt. Auf den vorbelasteten Flächen werden vielfältige floristische und faunische Lebensräume angelegt.

Die Straßenbauleistungen umfassen auch Aufwendungen für die landschaftsgerechte Straßenrandbegrünung sowie für eine ökologisch orientierte Grünpflege mit gezielten Entwicklungs-, Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen zur Sicherung der Entwicklungsziele und Gewährleistung der ökologischen Funktionen der ausgeführten landschaftspflegerischen Maßnahmen.

3.4 Erhaltung

3.4.1 Ziele, Aufgabenverteilung

Ziel der **Straßenerhaltung** des Bundes wie der Bundesländer ist es, die vorhandene Infrastruktur der Bundesfernstraßen nach den Leitkriterien

– Verkehrssichere Vorhaltung,

– Kontinuität in der Substanz und

– Sicherung eines homogenen Gebrauchswertes

vorzuhalten. Durch die Bereitstellung einer ausreichenden Menge von Finanzmitteln und moderner Instrumentarien zur Umsetzung des Bedarfs in geeignete bauliche Maßnahmen und Programmstrategien sollen die Bundesfernstraßen langfristig ihre verkehrliche und volkswirtschaftliche Aufgabe erfüllen können. Die wesentlichen Komponenten des Systems „bedarfsgerechte Erhaltung“ sind :

– die – langfristig orientierte – **Bedarfsprognose**, die auf Netzebene finanzielle und strukturelle Steuerungsinformationen auf der Basis von Qualitäts- und Quantitätszielen der Straßenerhaltungspolitik des Bundes entwickelt und den entsprechenden Finanzbedarf regionalisiert berechnet,

– die **Maßnahmen- und programmbildenden Instrumentarien** der Bundesländer, um aus erkannten kritischen Zustandsentwicklungen der Infrastruktur periodisch technisch-wirtschaftlich

– **optimierte Maßnahmebündel** an Erhaltungsobjekten abzuleiten und in

– **Bauprogramme** umzusetzen und die

– **sonstigen Controllinginstrumentarien** des Bundes, mit denen die Umsetzung der Ziele der Erhaltungspolitik des Bundes gesteuert und erfolgskontrolliert werden kann.

In diesen Komponenten spiegeln sich auch Aufgabenverteilung und Kompetenz des Bundes wie der Bundesländer in der Infrastrukturerhaltung wider: Der Bund übt auf Netzebene Controllingaufgaben in Form von Steuerungs- und Erfolgskontrollfunktionen aus, während die Bundesländer Träger operativer Funktionen, wie Objektplanung, -bewertung und -realisierung sind.

3.4.2 Statusbeurteilung der Erhaltung der Straßeninfrastruktur

Vor dem Hintergrund der weiteren Entwicklung des Straßengüterverkehrs als dem beanspruchungsbestimmenden Faktor sowohl bei den Aufkommensmengen als auch bei den Achslasten und zulässigen Gesamtgewichten muss der Erhaltung höchste Aufmerksamkeit gewidmet werden.

– Die insgesamt noch hohe Kapitalbindung (Substanzwert) in der Straßeninfrastruktur und der aktuelle Gebrauchswert des Fernstraßennetzes erlauben heute noch einen geordneten Umgang mit dem Mangel in der Finanzausstattung der Straßenerhaltung.

– Zunehmend an Bedeutung gewinnt eine sorgfältige Beobachtung des Substanzverzehrs in den gebundenen Schichten insbesondere in den Hauptabfuhrstrecken des Bundesfernstraßennetzes, um Problemfälle frühzeitig zu erkennen und erhaltungsstrategisch gegenzusteuern.

– Die Erstellung von Erhaltungsprogrammen wird zukünftig verstärkt auf technisch-ökonomisch orientierte Instrumentarien, z. B. auf Pavement- und Bridge-Management-Systeme zugreifen, um vorhandene Rationalisierungsreserven zu erschließen. Die Entwicklung und inzwischen bundesweit vorgenommenen Felderprobungen solcher Systeme sind im Gange.

– Die kurz vor dem Abschluss stehende Erhaltungsbedarfsprognose legt vereinbarungsgemäß das „Integrationsszenario“ als verkehrs- und preispolitisches Umfeld zugrunde. Es gilt, die Folgen dieser politischen Handlungsstrategie auch in diesem Teil der Bundesverkehrswegeplanung, dem Erhaltungsbedarf der Fernstraßeninfrastruktur, offen zu legen.

Insgesamt gesehen wird der Stellenwert der Straßenerhaltung und sein Finanzmittelbedarf weiter zunehmen. Da jedoch alle Bereiche wie Betrieb, Erhaltung, Modernisierung und Neubau um knappe Haushaltsmittel konkurrieren, kommt der politischen Prioritätensetzung in dieser Frage besondere Bedeutung zu.

3.4.3 Ausgaben

Für die Erhaltung der Bundesfernstraßen wurden im Berichtsjahr 2001 ausgegeben:

insgesamt:	1 743 Mio. Euro,
davon für Bundesautobahnen:	1 056 Mio. Euro,
Bundesstraßen:	687 Mio. Euro.

Dies entspricht einem durchschnittlichen Mitteleinsatz auf

– Bundesautobahnen von rund 45 000 Euro/km Fahrbahn

und auf

– Bundesstraßen von rund 16 500 Euro/km Fahrbahn.

3.5 Unterhaltung und Betrieb

3.5.1 Ausgaben

Für den Betrieb der Bundesfernstraßen wurden im Berichtsjahr ausgegeben:

insgesamt:	755,1 Mio. Euro,
davon für Bundesautobahnen:	373,8 Mio. Euro,
Bundesstraßen:	381,3 Mio. Euro.

Hinzu kommen Investitionen für Hochbauten (Nebenanlagen) sowie für Fahrzeuge und Geräte in Höhe von:

insgesamt:	127,2 Mio. Euro,
davon für Bundesautobahnen:	86,1 Mio. Euro,
Bundesstraßen:	41,1 Mio. Euro.

Als Entscheidungshilfen für die wirtschaftliche Verwendung der Mittel werden Betriebskostenrechnungen im Straßenunterhaltungs- und Betriebsdienst zunächst in den alten Bundesländern durchgeführt. Der geschätzte Aufwand für die Haupttätigkeitsgruppen bei Bundesautobahnen beträgt danach für (gerundet):

- bauliche Unterhaltung 4 602 Euro/km,
- Grünpflege 6 136 Euro/km,
- Reinigung 5 880 Euro/km,
- Winterdienst 5 011 Euro/km,
- verkehrstechnische Dienste 4 602 Euro/km,
- Schadensbehebung 2 914 Euro/km.

3.5.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahre 2001 sind für Fernmeldeanlagen an Bundesfernstraßen insgesamt rund 20,5 Mio. Euro aufgewendet worden. Damit wurden an:

- 1 000 km Bundesautobahnen digitale Übertragungssysteme für verkehrs- und betriebstechnische Zwecke aufgebaut und
- 250 km Bundesautobahnen mit neuen Streckenfernmeldekabelanlagen einschließlich Notrufsäulen im Rahmen von Streckenbaumaßnahmen ausgestattet.

Von insgesamt 11 786 km Bundesautobahnen sind nunmehr 11 730 km mit Notrufeinrichtungen ausgerüstet (rund 15 000 Notrufsäulen).

3.5.3 Betriebsdienst (Autobahn- und Straßenmeistereien)

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rund 11 786 km Bundesautobahnen 193 Autobahnmeistereien (AM) zur Verfügung. Im Berichtsjahr sind folgende Autobahnmeistereien in Betrieb gegangen:

(N) = Neubau,

(E) = Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung

A 5 **Frankfurt–Reiskirchen:**
FM (E)/VRZ (N) Frankfurt-Rödelheim

A 10 **Schwanebeck–Spreeau:**
AM Erkner (E)

Ende des Berichtsjahres befanden sich folgende Autobahnmeistereien (AM) in Bau:

A 3 **Frankfurt–Aschaffenburg:**
AM Weiskirchen (N)

A 5 **Karlsruhe–Heidelberg:**
AM Karlsruhe–Durlach (E)

A 12 **Spreeau–Frankfurt/Oder:**
AM Fürstenwalde (E)

A 14 **Leipzig–Magdeburg:**
FM Halle–Peißen (E)

A 19 **Rostock–Wittstock:**
AM Malchow (E)

A 20 **Rostock–Gramzow:**
AM Glienke (N)

A 38 **Halle–Göttingen:**
AM Oberröblingen (N)

A 60 **Prüm–Wittlich:**
AM Prüm (E)

A 71 **Erfurt–Schweinfurt:**
AM Zella-Mehlis (N)

Die Standorte der in Betrieb gegangenen und der in Bau befindlichen AM sind der Karte **„Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2001“** zu entnehmen.

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rund 230 000 km Bundes-, Landes-(Staats-) und Kreisstraßen 248 bundeseigene und 433 landeseigene Straßenmeistereien (SM) zur Verfügung.

Im Berichtsjahr sind folgende bundeseigene Straßenmeistereien (SM) in Betrieb gegangen:

B 93 **Schneeberg (B 169)–Borna (B 176):**
SM Zwickau

B 158 **B-GR D/PL–Berlin:**
SM Bad Freienwalde

B 169 **Cottbus–Elsterwerda:**
SM Schwarzheide

B 180 **Querfurt–Aschersleben:**
SM Eisleben

B 180 **Stollberg (A 72)–Burkhardtsdorf:**
SM Stollberg

B 183 **Bad Liebenwerda (B 101)–Köthen (B 185):**
SM Torgau

B 184 **Magdeburg–Dessau:**
SM Zerbst

B 254 **Felsberg (A 49)–Schwalmstadt:**
SM Gudensberg

Folgende bundeseigene Straßenmeistereien (SM) befanden sich Ende des Berichtsjahres in Bau:

B 4 **Coburg–Eisfeld:**
SM Coburg

B 6 **Aschersleben–Blankenburg:**
SM Gernrode

B 122 **BAB A 15 Bademeusel–B 115 Roggosen:**
SM Forst

B 282 **Plauen–Schleiz:**
SM Plauen

3.5.4 Verkehrsbeeinflussungsanlagen

In Folge der beträchtlichen Verkehrszunahme werden hochbelastete und unfallreiche Streckenabschnitte des Autobahnnetzes in vermehrtem Maße mit „intelligenten“ technischen Leitsystemen ausgestattet. Diese Verkehrsbeeinflussungsanlagen haben sich als wichtige Hilfe zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf Bundesautobahnen erwiesen.

Die automatische Verkehrssteuerung mittels Wechselverkehrszeichen erfolgt nur, wenn die Verkehrs- und Witterungsverhältnisse es erfordern – die situationsangepassten elektronischen Anzeigen sind dann jedoch für die Verkehrsteilnehmer genauso verbindlich wie „starre“ Verkehrszeichen.

Die zur Steuerung des Verkehrs erfassten aktuellen Verkehrszustandsdaten stehen für weitere verkehrsbezogene Anwendungen (z. B. schnellere und umfassendere Information durch Verkehrsfunkmeldungen, RDS-TMC) zur Verfügung.

Durch Verknüpfung der kollektiv (d. h. auf alle Verkehrsteilnehmer) wirkenden Anlagen mit individuellen Telematiksystemen (z. B. Navigationssysteme) werden für die Verkehrsteilnehmer weitere Nutzenpotenziale erschlossen.

Im Berichtsjahr 2001 wurden folgende größere Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Betrieb genommen:

A 1 3 Stauwarnanlagen Kölner Ring vor den AK’en Leverkusen, Köln-N und Köln-W (Fahrtrichtung Saarbrücken)

A 3 Streckenbeeinflussungsanlage Kauppenaufstieg zwischen AS Bessenbach/Waldaschaff und AS Rohrbrunn (Fahrtrichtung Nürnberg)

A 7, A 23 Verkehrsbeeinflussungsanlage zwischen AS Quickborn/Elmshorn und AD Hamburg-Südwest

A 99 Verkehrsbeeinflussungsanlage Münchner Ring zwischen AK München-Nord und AK München-Ost

A 100 Streckenbeeinflussungsanlage zwischen AS Berlin-Hohenzollerndamm und AS Berlin-Oberlandstraße

A...(NN) Verkehrsrechnerzentrale Hessen in Frankfurt-Rödelheim

Mit dem im Januar 2002 bekannt gegebenen Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen 2002 bis 2007 (siehe Kap. 2.5) stehen in den auf das Berichtsjahr folgenden 6 Jahren insgesamt 200 Mio. Euro für den Bau weiterer Steuerungsanlagen zur Verfügung.

3.6 Rastanlagen an Bundesautobahnen

An den Bundesautobahnen stehen den Verkehrsteilnehmern bewirtschaftete und unbewirtschaftete Rastanlagen zur Verfügung.

Bewirtschaftete Rastanlagen

Bewirtschaftete Rastanlagen umfassen **Nebenbetriebe,** wie z. B. Tankstelle, Raststätte sowie eine **Verkehrsanlage**, bestehend aus den notwendigen Fahrgassen, Park-und Erholungsflächen. Nebenbetriebe werden auf der Grundlage von Konzessionen von Privaten gebaut, finanziert und betrieben; die Verkehrsanlage wird von der Straßenbauverwaltung gebaut und aus dem Bundesfernstraßenbauhaushalt finanziert.

Der Neubau und die Modernisierung von Nebenbetrieben durch die Autobahn Tank & Rast GmbH & Co. KG und ihre Tochter Ostdeutsche Autobahntankstellengesellschaft mbH schreitet auf der Grundlage z. T. neu entwickelter Betriebskonzepte zügig fort. Beide Unternehmen sind Konzessionäre der meisten Autobahnnebenbetriebe.

Bis Ende des Berichtsjahres wurden folgende Tankstellen (T), Raststätten (R), Kleinraststätten (K) und Motels (M) fertig gestellt und in Betrieb genommen:

A 2 **Dortmund–Hannover:**
R Gütersloh-Nord (Ersatzneubau)
T und R Auetal-Nord (Neubau)
T Auetal-Süd (Ersatzneubau)

Magdeburg–Berliner Ring:
R Buckautal-Süd (Ersatzneubau)

A 3 **(Arnheim)–Oberhausen:**
R Hünxe-West (Ersatzneubau)

A 5 **Hattenbacher Dreieck–Weil am Rhein:**
T und R Wetterau-West (Ersatzneubau)
R Garbenteich-West (Ersatzneubau)
T Bruchsal-Ost (Ersatzneubau)

R Renchtal-Ost (Neubau)
R Mahlberg-West (Ersatzneubau)

A 6 **Saarbrücken–Kaiserslautern:**
R Homburg-Saar-Süd (Ersatzneubau)

Nürnberg–Amberg:
T und R Oberpfälzer Alb-Nord (Ersatzneubau)

A 10 **Berliner Ring:**
R Am Fichtenplan-Nord (Neubau)
T und R Seeberg-West (Ersatzneubau/Neubau)

A 24 **Hamburg–Berliner Ring:**
R Prignitz-Ost (Ersatzneubau)

A 45 **Dortmund–Gießen:**
R Katzenfurt-West (Ersatzneubau)

A 61 **Mönchengladbach–Koblenz:**
T und R Bedburger Land-Ost (Neubau)
T und R Bedburger Land-West (Neubau)

Am Ende des Berichtsjahres waren folgende Tankstellen (T), Raststätten (R), Kleinraststätten (K) und Motels (M) im Bau:

A 2 **Hannover–Berliner Ring:**
R Marienborn-Süd (Neubau)

A 3 **Frankfurt–Nürnberg:**
R Würzburg-Süd (Ersatzneubau)

A 4 **Eisenach–Dresden:**
R Eichelborn-Süd (Neubau)

A 5 **Frankfurt–Mannheim:**
R Alsbach-West (Ersatzneubau)

A 7 **Hamburg–Flensburg:**
T und R Holmmoor-Ost (Ersatzneubau)
T und R Aalbek-West (Ersatzneubau)

A 8 **Stuttgart–Ulm:**
T Gruibingen-Süd (Ersatzneubau)

A 20 **Wismar–Rostock**:
T und R Fuchsberg-Nord (Neubau)

A 24 **Hamburg–Berliner Ring:**
R Prignitz-West (Ersatzneubau)

A 67 **Mönchhof-Dreieck–Mannheim:**
T und R Lorsch-Ost und West (Ersatzneubau)

A 72 **Hof–Chemnitz:**
T und R Vogtland-Nord (Neubau)
T und R Vogtland-Süd (Neubau).

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31. Dezember 2001 die in **Tabelle 9** nach Betriebsgruppen aufgeführten Betriebe zur Verfügung.

Tabelle 9

Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)
– Stand: 31. Dezember 2001 –

Kurz-bez.	Anlagentyp	Anzahl der Stand-orte	Anzahl der Nebenbetriebe						Summe Neben betriebe (Sp. 4–9)
			T	K/R	M	W	TI	SpG	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
T	Rastanlage mit Tankstelle	47	47	0	0	0	1	0	48
TK	Rastanlage mit Tankstelle und Kleinraststätte	49	49	49	0	1	0	0	99
TR	Rastanlage mit Tankstelle und Raststätte	224	224	224	0	2	1	2	453
TRM	Rastanlage mit Tankstelle, Raststätte und Motel	50	50	50	50	0	1	0	151
K	Rastanlage mit Kleinraststätte	22	0	22	0	3	0	2	27
R	Rastanlage mit Raststätte	32	0	32	0	1	2	0	35
RM	Rastanlage mit Raststätte und Motel	3	0	3	3	0	0	0	6
	Rastanlagen/Grenzübergänge mit sonstigen Nebenbetrieben	3	0	0	0	2	2	1	5
Summe		**430**	**370**	**380**	**53**	**9**	**7**	**5**	**824**

Die Standorte der 2001 fertig gestellten und im Bau befindlichen Projekte sind in der Karte **„Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 2001“** dargestellt.

Besonderes Augenmerk gilt dem behindertengerechten Ausbau der Nebenbetriebe im Sinne der DIN 18 024 „Barrierefreies Bauen“. Dazu gehören:

– Behinderten-Parkplätze,

– Stufenfreier Zugang zu den Nebenbetrieben,

– Behindertengerechte WC- und Waschanlagen und

– Sonstige Einrichtungen (u. a. Posttelefon).

Ende des Berichtsjahres standen den Verkehrsteilnehmern an 360 von 430 Standorten (das sind rund 84 %) behindertengerechte Anlagen und Einrichtungen zur Verfügung.

Das im Jahre 1995 angelaufene **„Ausbauprogramm zur Verbesserung des Parkflächenangebotes an Tank- und Rastanlagen der Bundesautobahnen“,** mit dem vorhandene Parkengpässe beseitigt werden sollen, wurde im Berichtsjahr fortgeführt. Es umfasst ein Finanzvolumen von rund 255,6 Mio. Euro mit einer Laufzeit von 10 Jahren.

Bis einschließlich 2001 wurden 76 Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen mit einem Volumen von rund 113 Mio. Euro durchgeführt bzw. begonnen.

Unbewirtschaftete Rastanlagen

An den Bundesautobahnen standen den Verkehrsteilnehmern Ende des Berichtsjahres rund 1 680 unbewirtschaftete Rastanlagen, d. h. Rastanlagen ohne Nebenbetriebe, zur Verfügung. Aus hygienischen Gründen müssen unbewirtschaftete Rastanlagen mit WC-Gebäuden ausgestattet bzw. entsprechend nachgerüstet werden. Angesichts des hohen finanziellen Aufwandes hierfür kann die Nachrüstung nur sukzessive, zumeist im Zusammenhang mit einer Neuordnung der Rastanlagen auf den angestrebten Regelabstand von 15–20 km hin erfolgen.

Ende des Berichtsjahres waren insgesamt 487 unbewirtschaftete Rastanlagen mit einem WC-Gebäude ausgestattet.

Anhang

Tabellen und Karte

Erläuterungen:

Abkürzungen in Projekt- und VKE-Bezeichnungen
(laut PROJIS-Konvention zum Datenaustausch im Berichtswesen Bund/Länder, Stand: 28. Juli 1999)

AK	Autobahnkreuz
AD	Autobahndreieck
AS	Anschlussstelle
N	Nord/Nördlich
S	Süd/Südlich
W	West/Westlich
O	Ost/Östlich
B-GR	Bundesgrenze
L-GR	Landesgrenze
(m)	mit Knoten
(o)	ohne Knoten

Tabelle 10

Ist-Ausgaben 2001
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. €[1)]
1	2	3
	Sächliche Verwaltungsausgaben (HGr. 5)	
534 01	Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	2,7
543 01	Veröffentlichung und Dokumentation	1,3
544 01	Forschung, Untersuchungen und ähnliches	4,4
545 01	Konferenzen, Tagungen, Messen und Ausstellungen	–
546 01	Steuern, Steuerberatungskosten, Verwaltungsaufwand aus dem fiktiven Betrieb gewerblicher Art des Bundes	–
	Zuweisungen und Zuschüsse (ohne Investitionen)	
682 01	Beitrag an nichtbundeseigene Eisenbahnen zu den Kosten für Unterhaltung und Betrieb höhengleicher Kreuzungen von Bundesstraßen und Eisenbahnen	0,8
685 02	Beitrag an die Industrie- und Handelskammer Bonn	–
	Ausgaben für Investitionen	
744 01	Privatstraßen des Bundes	0,6
744 02	Zubringerstraßen zum Flughafen Berlin/Brandenburg International (BBI)	–
745 01	Kostendrittel des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Baulast: Bund)	13,1
882 01	Kostendrittel des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Baulast: Länder)	12,2
883 01	Kostendrittel des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Baulast: Kommunen)	43,8
883 02	Zuwendungen an kommunale Baulastträger nach § 5a Bundesfernstraßengesetz (FStrG)	2,6
883 03	Zuschüsse nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)	0,1
883 04	Zuwendungen für den Bau von Ortsdurchfahrten und Bundesfernstraßen in der Bundesstadt Bonn nach § 5a Bundesfernstraßengesetz (FStrG)	1,5
883 05	Ausbau und Erhaltung von nichtbundeseigenen Zufahrten für Ausgaben der zivilen Verteidigung	–
	Bau und Betrieb der Bundesstraßen	
521 11	**Betriebliche Unterhaltung der Bundesautobahnen** (Summe der Titel 521 13 bis Titel 521 19)	**339,1**
521 13	Ausgaben für auf Bundesautobahnen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung	204,1
521 14	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	34,1
521 15	Grundstücke, Gebäude und Räume	25,4
521 16	Unternehmerleistungen für die betriebliche Unterhaltung	34,7
521 17	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör	32,5
521 18	Elektrotechnische Anlagen	8,9
521 19	Sonstiges	– 0,6
521 21	**Betriebliche Unterhaltung der Bundesstraßen** (Summe der Titel 521 23 bis Titel 521 29)	**366,6**
521 23	Ausgaben für auf Bundesstraßen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung	186,1
521 24	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	27,9

1) Differenzen durch Rundung

noch Tabelle 10

Ist-Ausgaben 2001
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. €[1)]
1	2	3
521 25	Grundstücke, Gebäude und Räume	10,2
521 26	Unternehmerleistungen für die betriebliche Unterhaltung	77,3
521 27	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör	39,3
521 28	Elektrotechnische Anlage	20,4
521 29	Sonstiges	5,4
521 32	Verkehrsbeeinflussungs- und Beleuchtungsanlagen sowie Tunnelausstattung (Bundesautobahnen)	24,3
521 42	Verkehrsbeeinflussungs- und Beleuchtungsanlagen sowie Tunnelausstattung (Bundesstraßen)	5,2
521 52	Betriebliche Unterhaltung von Anlagen des Fernmeldenetzes (Bundesautobahnen)	0,1
521 62	Aufwendungen zur Beseitigung von Schäden, die durch Dritte verursacht worden sind (Bundesfernstraßen)	13,4
535 62	Bestandserfassung der Bundesfernstraßen mit elektronischer Auswertung	6,3
622 32	Zins- und Aufwendungszuschüsse im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	–
622 42	Zins- und Aufwendungszuschüsse im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen)	–
642 12	Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesautobahnen)	61,2
642 22	Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesstraßen)	56,0
685 32	Bundesanteil an den Verwaltungskosten der DEGES	38,4
711 12	Hochbauten an Bundesautobahnen bis 2 000 000 DM Baukosten	17,3
711 22	Hochbauten an Bundesstraßen bis 2 000 000 DM Baukosten	10,6
712 12	Hochbauten an Bundesautobahnen über 2 000 000 DM Baukosten	13,2
712 22	Hochbauten an Bundesstraßen über 2 000 000 DM Baukosten	8,5
741 11	**Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen)** (Summe der Titel 741 14 bis Titel 741 18)	**1 438,9**
741 14	Erweiterung von Bundesautobahnen (VDE-Projekte)	385,1
741 16	Erweiterung von Bundesautobahnen (ohne VDE-Projekte)	178,4
741 17	Neubau von Bundesautobahnen (ohne VDE-Projekte)	269,2
741 18	Neubau von Bundesautobahnen (VDE-Projekte)	606,2
741 22	**Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)**	**574,7**
741 31	**Erhaltung, Um- und Ausbau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen)** (Summe der Titel 741 3, 741 35 und 741 39)	**846,3**
741 33	Erhaltung der Bundesautobahnen	646,9
741 35	Um- und Ausbau von Bundesautobahnen	190,2
741 39	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen	9,2
741 41	**Erhaltung, Um- und Ausbau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen)** (Summe der Titel 741 43, 741 45 und 741 49)	**777,1**

[1)] Differenzen durch Rundung

noch Tabelle 10

Ist-Ausgaben 2001
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. €[1]
1	2	3
741 43	Erhaltung von Bundesstraßen	465,8
741 45	Um- und Ausbau von Bundesstraßen	309,2
741 49	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen	2,1
742 11	**Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmelde-, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesautobahnen)** (Summe der Titel 742 13 bis Titel 742 15)	**48,9**
742 13	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen an bestehenden Bundesautobahnen	14,1
742 14	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs-, Beleuchtungs- und Glatteismeldeanlagen an bestehenden Bundesautobahnen	4,5
742 15	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesautobahnen	30,3
742 21	**Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunk- und Stromversorgungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesstraßen)** (Summe der Titel 742 23 bis Titel 742 25)	**2,9**
742 23	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunkanlagen an bestehenden Bundesstraßen	–
742 24	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs-, Beleuchtungs- und Glatteismeldeanlagen an bestehenden Bundesstraßen	0,1
742 25	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen	2,8
743 12	Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze im Bereich Bundesautobahnen	9,8
743 62	Baukostenzuschüsse des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Bereich der Bundesfernstraßen	64,2
745 21	**Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Bundesfernstraßen)** (Summe der Titel 745 23 bis Titel 745 25)	**34,3**
745 23	Änderung von Überführungen (§ 12 EKrG)	14,4
745 24	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und Deutsche Bahn AG	19,3
745 25	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und sonstigen Eisenbahnen	0,6
751 97	Bedarfsplan- und Erhaltungsmaßnahmen (Bundesfernstraßen) – Maßnahmen im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms	238,1
811 12	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen)	21,7
811 22	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesstraßen)	11,8
812 12	Erwerb von Geräten (einschl. Stahlflachstraßen) und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 10 000 DM im Einzelfall (Bundesautobahnen)	15,4
812 22	Erwerb von Geräten und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 10 000 DM im Einzelfall (Bundesstraßen)	10,1
821 11	**Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen)** (Summe der Titel 821 14 bis Titel 821 18)	**149,4**
821 14	Grunderwerb für VDE (Erweiterung)	22,1
821 16	Grunderwerb für Erweiterung (ohne VDE)	21,1

[1] Differenzen durch Rundung

noch Tabelle 10

Ist-Ausgaben 2001
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. €[1)]
1	2	3
821 17	Grunderwerb für Neubau (ohne VDE)	63,8
821 18	Grunderwerb für VDE (Neubau)	42,4
821 22	**Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)**	**67,0**
821 31	**Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau einschl. Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen)** (Summe der Titel 821 35 und 821 39)	**7,6**
821 35	Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau	6,6
821 39	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesautobahnen	1,0
821 41	**Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau einschl. Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen)** (Summe der Titel 821 45 und 821 49)	**36,2**
821 45	Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau	31,6
821 49	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen	4,6
821 97	Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesfernstraßen) – Maßnahmen im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms	43,8
823 12	Erwerb privatfinanzierter Bundesautobahnabschnitte	95,3
823 22	Erwerb privatfinanzierter Bundesstraßenabschnitte	41,3
861 12	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen (Bundesautobahnen)	0,2
861 22	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen (Bundesstraßen)	–
863 12	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	–
863 22	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesstraßen)	–
882 12	Zuweisungen an die Länder für Investitionen im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	–
882 22	Zuweisungen an die Länder für Investitionen im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen)	–
	Summe Ist-Ausgaben 2001	**5 578,4**

1) Differenzen durch Rundung

Tabelle 11

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 14/-16 und 821 14/-16)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge** **km**	**Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Baden-Württemberg					
A 6 SAARBRÜCKEN–NÜRNBERG					
Viernheim (L-GR HE/BW)–AK Mannheim	**74,8**	**6,5**	–		
Neckarbrücke Mannheim	(31,3)	(0,4)	–	**–**	**0,4**
Insgesamt					
Ende 2001 in Bau:					
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig					**0,4**
Bayern					
A 3 FRANKFURT/M–NÜRNBERG					
AD Seligenstadt (L-GR HE/BY)–Hösbach	**218,8**	**16,6**	**5,3**		
AS Aschaffenburg-O–AS Hösbach	(104,1)	(6,4)	–	**–**	**6,4**
Ausbau der Mainbrücke Dettelbach	**22,8**	**1,0**	–	**–**	**1,0**
A 8 STUTTGART–MÜNCHEN					
L-GR BW/BY (AK Ulm/Elchingen)–westl. Bubesheim	**69,0**	**6,8**	–	**–**	**6,8**
W Bubesheim–O Leinheim (Nur Südfahrbahn in Bau)	**59,5**	**6,8**	–		**6,8** **(1. Fb)**
Augsburg-W–Spange Eschenried	**309,3**	**46,4**	**5,9**	**–**	**---**
W AS Sulzemoos–W AS Dachau/Fürstenfeldbruck	(50,1)	(7,9)	–	**–**	**3,7**
A 9 HERMSDORF–NÜRNBERG					
AD Bayreuth/Kulmbach–AK Nürnberg	**634,3**	**76,1**	**69,8**		
N AS Trockau–S AS Trockau	(58,2)	(5,2)	5,2	**1,0**	**–**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme
3) Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 14/-16 und 821 14/-16)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1] (VKE-Kosten)[1] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge** **km**	**Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Bayern A 92 MÜNCHEN–DEGGENDORF **AK Neufahrn–AS Flughafen München**	**22,2**	**7,4**	–	**–**	**7,4**
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben: **1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig**				**1,0**	
Bis Ende 2001 in Bau: **6 Teil-Verkehrseinheiten**					**32,1**
5 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					**25,3**
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn					**6,8**
Brandenburg A 10 BERLINER RING **AD Schwanebeck–AK Schönefeld**	**441,6**	**63,2**	**39,0 (davon 2,9 1. Fb)**		
AD Schwanebeck–AS Hellersdorf (Nur Bw Hohenschönhausen)	(132,7)	(18,4)	0,1	**–**	**10,5**
AS Erkner (o)–S AS Freienbrink	(37,9)	(5,0)	5,0	**5,0 (2. Fb)**	**–**
AD Spreeau–AS Königs-Wusterhausen	(58,1)	(7,8)	7,8 (davon 2,9 1. Fb)	**7,8 (davon 2,9 1. Fb und 4,9 2. Fb)**	**2,9 (2. Fb)**
Ludwigsfelder Damm	**60,6**	**6,0**	**6,0**	**2,9**	**–**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2] privat finanzierte Maßnahme
[3] Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 14/-16 und 821 14/-16)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2001** **Länge** **km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Brandenburg					
A 115 ZUBRINGER MAGDEBURG/LEIPZIG					
L-GR BB/BE–AD Nuthetal	**98,7**	**15,2**	**13,5**		
AS Potsdam-Babelsberg–AD Nuthetal	(76,0)	(10,5)	**10,5**	**10,5 (davon 8,8 2. Fb)**	–
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben:					
6 Teil-Verkehrseinheiten				**26,2**	
2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				**4,6**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn				**2,9**	
3 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn				**18,7**	
Bis Ende 2001 in Bau:					
2 Teil-Verkehrseinheiten					**13,4**
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig					**10,5**
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn					**2,9**
Hamburg					
A 7 FLENSBURG (B-GR DK/D)–HAMBURG					
HH/Othmarschen–N HH/Waltershof (4. Elbtunnelröhre) [2)]	**887,1** (492,4 + 394,7)	**4,4**	–	–	**4,4**
Insgesamt					
Bis Ende 2001 in Bau:					
1 Verkehrseinheit, zweibahnig					**4,4**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme
3) Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 14/-16 und 821 14/-16)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Für den Verkehr freigegeben: Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben: **In 2001** **Länge** **km**	In Bau: **Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Hessen					
A 44 BAD HERSFELD–HERMSDORF.					
W Wommen (A 4)-O Herleshausen (L-GR HE/TH)	**63,5**	**6,4**	–	–	**6,4**
Insgesamt					
Bis Ende 2001 in Bau: **1 Verkehrseinheit, zweibahnig**				–	**6,4**
Niedersachsen					
A 2 OBERHAUSEN–HANNOVER					
L-GR NW/NI–Bad Nenndorf (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	**256,6**	**31,4**	**30,8**		
A 2 HANNOVER–BERLIN					
AK Hannover-O–Marienborn (L-GR NI/ST)	**663,6**	**85,3**	**80,3 (davon 6,6 2.Fb)**		
O AS Lehrte-O–W AS Peine	(86,2)	(12,7)	12,7 (davon 6,6 1. FB)	–	**6,6 (2. Fb)**
O AS Braunschweig/Watenbüttel– N AS AK Braunschweig-N	(45,3)	(5,0)	–	–	**5,0**
A 7 HAMBURG–HANNOVER					
AD Hannover-N–AD Hannover-S	**162,5**	**29,2**	**7,3**		
N AS Großburgwedel–N AS Altwarmbüchen	(32,1)	(6,0)	0,8	–	**5,2**
N AS Altwarmbüchen–N AK Hannover-O	(26,5)	(5,7)	0,8	–	–
S AS Hannover-Anderten–AD Hannover-S	(31,3)	(6,0)	0,8	–	**5,2**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme
3) Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 14/-16 und 821 14/-16)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Niedersachsen					
Insgesamt					
Bis Ende 2001 in Bau:					
4 Teil-Verkehrseinheiten					**22,0**
3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					**15,4**
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn					**6,6**
Nordrhein-Westfalen					
A 1 KAMEN–KÖLN					
AK Kamen–Wuppertal/Langerfeld	**420,3**	**49,9**	**37,9**		
TR Lichtendorf–AK Westhofen	(50,9)	(6,4)	–	**–**	**6,4**
Wuppertal/Langerfeld–Wermelskirchen	**311,5**	**20,5**	**5,1**		
AS Wuppertal/Langerfeld (m)–Blombachtal (L 419)	(124,5)	(5,5)	–	**–**	**5,5**
Blombachtal (L 419)–AS Wuppertal/Ronsdorf	(42,7)	(2,7)	–	**–**	**2,7**
A 2 OBERHAUSEN–HANNOVER					
O AK Oberhausen–AS Castrop-Rauxel	**234,7**	**29,2**	**22,9**		
AS Essen/Gladbeck–AS Gelsenkirchen/Buer davon	(74,8)	(5,6)	4,5	**–**	–
Umbau AS Essen/Gladbeck	(7,7)	(1,1)	–	**–**	**1,1**
AS Gelsenkirchen/Buer–AK Recklinghausen	(24,9)	(5,2)	–	**–**	**5,2**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme
3) Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 14/-16 und 821 14/-16)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge** **km**	**Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Nordrhein-Westfalen					
Castrop-Rauxel–AK Kamen (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	**221,5**	**27,8**	**19,4**	**–**	**–**
O Hamm–Gütersloh	**193,2**	**49,1**	**23,5**		
AS Beckum (m)–AS Oelde (m)	(42,3)	(10,6)	3,0	–	**7,6**
A 3 OBERHAUSEN–KÖLN					
AK Oberhausen–AK Oberhausen-West	**84,6**	**6,3**	**6,3**		
AS Oberhausen-Holten–AK Oberhausen-W (o)	(42,1)	(2,0)	2,0	**2,0**	–
A 3 KÖLN–FRANKFURT/M.					
Ausbau im Bereich AS Rösrath	**7,8**	**1,7**	**1,7**	**1,7**	–
A 4 Aachen (B-GR)–Köln					
AK Aachen–Düren (o Rurbrücke)	**152,8**	**21,0**	**5,7**		
AK Aachen–AS Eschweiler (o)	(38,2)	(4,9)	4,9	**4,9**	–
Umbau AS Eschweiler	(11,6)	(0,8)	0,8	**0,8**	–
AS Weisweiler–AS Düren (ohne Rurbrücke)	(51,9)	(7,9)	–	–	**7,9**
AK Kerpen–W AD Heumar	**374,3**	**27,7**	**15,9**	–	–
AK Kerpen–AK Köln-W	(77,8)	(10,8)	–	–	**10,8**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme
3) Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 14/-16 und 821 14/-16)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1] (VKE-Kosten)[1] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge** **km**	**Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Nordrhein-Westfalen					
Umbau AK Köln-W	(10,9)	(1,0)	–	–	**1,0**
A 57 GOCH (B-GR)–KÖLN					
Bereich AD Neuss mit Umbau	**30,2**	**2,1**	**2,1**	**2,1**	**–**
A 59 DINSLAKEN–DUISBURG					
AK Duisburg–Duisburg/Duissern	**28,3**	**1,2**	**–**	**–**	**1,2**
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben: **5 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig**				**11,5**	
Bis Ende 2001 in Bau: **10 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig**					**49,4**
Rheinland-Pfalz					
A 60 BINGEN–RÜSSELSHEIM					
AK Mainz-S–AS Laubenheim	**115,6**	**5,9**	**–**	**–**	**5,9**
Insgesamt					
Bis Ende 2001 in Bau **1 Verkehrseinheit, zweibahnig**				**–**	**5,9**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2] privat finanzierte Maßnahme
[3] Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 14/-16 und 821 14/-16)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Für den Verkehr freigegeben: Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben: **In 2001** **Länge** **km**	In Bau: **Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Sachsen					
A 4 HERMSDORF –DRESDEN					
Schmölln (L-GR TH/SN)–Limbach-Oberfrohna	**253,3**	**34,7**	**4,1**		
Schmölln (L-GR TH/SN)–AS Glauchau	(269,0)	(17,0)	4,1	**–**	**–**
davon					
Crimmitschau-AS Glauchau	–	–	–	**–**	**8,0**
Limbach-Oberfrohna–AD Nossen	**447,7**	**49,8**	**48,9**		
AS Limbach-Oberfrohna–AS Chemnitz-N	(62,9)	(6,3)	6,3	**6,3**	**–**
AS Chemnitz-N–AS Frankenberg	(145,7)	(14,0)	13,1	**2,5**	**0,9**
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben:					
2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				**8,8**	
Bis Ende 2001 in Bau:					
2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					**8,9**
Sachsen-Anhalt					
A 9 BERLIN–HERMSDORF					
Klein Marzehns (L-GR BB/ST)–Zörbig	**230,8**	**49,5**	**27,1**		

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme
3) Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 14/-16 und 821 14/-16)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2001** **Länge** **km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Sachsen-Anhalt					
S AS Klein Marzehns (L-Gr BB/ST)– S AS Köselitz	(23,6)	(8,2)	–	**–**	**8,2**
S AS Köselitz–N Elbebrücke Vockerode	(34,6)	(11,6)	–	**–**	**11,6**
Zörbig–Droyßig (L-GR ST/TH)	**707,2**	**72,6**	**46,0 (davon 7,0 1. Fb)**		
N AS Zörbig– AS Wiedemar	(148,7	(19,6)	–	**–**	**9,0**
AS Wiedemar–S AS Großkugel (mit AK Schkeuditz)	(70,9)	(7,0)	–		
davon					
AK Schkeuditz			7,0 (1. Fb)	**7,0** **(1. Fb)**	**7,0** **(2. Fb)**
S AS Großkugel–S AS Naumburg	(139,9)	(43,0)	1,6		
davon					
AS Leipzig-W	(18,8)	(1,6)	1,6	**1,6**	**–**
S AS Naumburg–AS Droyßig (L-GR ST/TH)	(20,1)	(3,0)	3,0	**3,0** **(2. Fb)**	**–**
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben: **3 Teil-Verkehrseinheiten**				**11,6**	

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme
3) Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 14/-16 und 821 14/-16)

Bundesautobahnen–Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge** **km**	**Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Sachsen-Anhalt					
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig				**1,6**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn				**7,0**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn				**3,0**	
Bis Ende 2001 in Bau:					
4 Teil-Verkehrseinheiten					**35,8**
3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					**28,8**
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn					**7,0**
Thüringen					
A 4 BAD HERSFELD–HERMSDORF					
Herleshausen (L-GR HE/TH)–Werrabrücke	**19,3**	**2,4**	**0,8**		
W Werrabrücke–O Werrabrücke	(13,4)	(0,8)	0,8	**0,8**	–
Waltershausen–AK Hermsdorf (BAB A 9)	**929,6**	**102,0**	**73,2 (davon 5,4 1. Fb)**		
W AS Waltershausen–O AS Gotha	(112,1)	(17,5)	17,5	–	–
davon O AS Waltershausen–W AS Gotha			4,8	**4,8 (2. Fb)**	–
W AS Arnstadt–AS Erfurt-Ost	(133,3)	(15,4)	4,2 (davon 0,6 1. Fb)	–	–

[1)] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2)] privat finanzierte Maßnahme
[3)] Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 14/-16 und 821 14/-16)

Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2001** **Länge** **km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Thüringen					
davon W AS Arnstadt–W AS Erfurt-Ost		(10.6)	0,6 (1. Fb)	**–**	**10,6** **(davon 0,6 2. Fb)**
W AS Jena-Göschwitz–W AK Hermsdorf (A 9)	(214,7)	(18,5)	11,9 (davon 1,0 1. Fb)	**–**	**–**
davon Teufelstalbrücke			6,8 (davon 1,0 1. Fb)	6,8 (davon 1,0 1. Fb und 5,8 2. Fb)	**1,0** **(2. Fb)**
O AK Hermsdorf–Schmölln (L-GR TH/SN)	**272,7**	**38,1**	**8,4**		
O AK Hermsdorf (A 9)–AS Rüdersdorf (o)	(41,1)	(8,0)	–	**–**	**8,0**
AS Gera-Leumnitz (m) –AS Ronneburg (m)	(46,4)	(7,8)	–	**–**	**7,8**
A 9 BERLIN–HERMSDORF **Droyßig (L-GR ST/TH)–N AK Hermsdorf**	**158,5**	**19,2**	**16,0**		
N AS Eisenberg–AS Bad Klosterlausnitz (o)	(49,5)	(7,1)	7,1	**7,1**	**–**
A 9 HERMSDORF–NÜRNBERG **S AK Hermsdorf–Hirschberg (L-GR TH/BY)**	**356,2**	**55,0**	**4,5**		
S AK Hermsdorf–AS Triptis	(83,6)	(16,7)	–	**–**	

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme
3) Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 14/-16 und 821 14/-16)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Thüringen					
davon					
S AK Hermsdorf–S Tautendorfer Brücke			–	**–**	**6,7**
AS Schleiz–S AS Hirschberg (L-GR TH/BY)	(150,9)	(19,3)			
davon					
N Wiesentalbrücke–S AS Schleiz			–	**–**	**5,1**
(o) = ohne					
(m) = mit					
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben:					
5 Teil-Verkehrseinheiten				**19,5**	
2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				**7,9**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn				**1,0**	
2 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn				**10,6**	
Bis Ende 2001 in Bau:					
7 Teil-Verkehrseinheiten					**39,2**
5 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					**37,6**
2 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn					**1,6**
Länder insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben:					
22 Teil-Verkehrseinheiten				**78,6**	
13 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				**35,4**	
3 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn				**10,9**	
6 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn				**32,3**	

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme
3) Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 14/-16 und 821 14/-16)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Bau-beginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge** **km**	**Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Bis Ende 2001 in Bau:					
39 Teil-Verkehrseinheiten					**218,0**
33 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					**193,1**
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn					**6,8**
5 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn					**18,1**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme
3) Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Baden-Württemberg					
A 96 LINDAU (B-GR A/D)–MÜNCHEN					
Esseratsweiler (L-GR BY/BW)–Ferthofen (L-GR BW/BY) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	**333,1**	**48,3**	**41,2**	–	–
A 98 WEIL–SCHAFFHAUSEN (B-GR D/CH)					
Lörrach/Inzlingen–Rheinfelden/Karsau (tw. 1. Fb)	**221,1**	**7,8**	–	–	**5,6 (1. Fb)**
Murg–Hauenstein (1. Fb.)	**77,7**	**9,8**	–	–	–
1. BA (Luttingen)	(13,4)	(2,3)	–	–	**2,3 (1. Fb)**
Tiengen-West–Lauchringen-Ost (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	**81,6**	**6,6**	**6,6 (1. Fb)**	–	–
A 861 QUERSPANGE RHEINFELDEN					
AD Rheinfelden–B-GR D/CH (m Zollanlage)	**126,8**	**4,6**	–		
davon 1. Fb bis B 316			–	–	**2,2 (1. Fb)**
Insgesamt					
Bis Ende 2001 in Bau: **3 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn**					**10,1**

[1)] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2)] privat finanzierte Maßnahme
[3)] als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
[4)] Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	**Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Bayern					
A 6 NÜRNBERG–WAIDHAUS					
AK Pfreimd–Waidhaus (B-GR D/CZ)	**235,4**	**33,8**	**9,3**		
W AK Pfreimd (m)–Woppenhof (km 79,4-88,8) (Umgehung Wernberg)	(95,3)	(8,4)	–	–	**8,4**
Kaltenbaum–W AS Lohma	(62,5)	(9,9)	–	–	**9,9**
A 7 ULM–FÜSSEN					
Oy/Mittelberg–Füssen (B-GR D/A) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	**224,3**	**22,7**	**8,4 (davon 1,9 1. Fb)**		
Füssen (B 310)–B-GR D/A (m Tunnel)	(48,6)	(2,7)	1,9 (1. Fb)	–	–
A 71 Erfurt–Schweinfurt					
Berkach–Schweinfurt	**418,1**	**55,5**	–		
Berkach–Bad Neustadt	(105,5)	(13,6)	–	–	**9,5**
Bad Neustadt–Pfersdorf	(184,0)	(25,3)	–	–	**25,3**
Pfersdorf–Schweinfurt	(128,7)	(16,6)	–	–	**16,6**
A 73 SUHL–LICHTENFELS					
Herbartswind (L-GR TH/BY)–Lichtenfels	**320,2**	**36,8**	–		
Herbartswind (L-GR TH/BY)–Coburg	(55,2)	(12,3)	–	–	**12,3**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme
3) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
4) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	**Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Bayern					
A 93 HOF–REGENSBURG					
Selb-W–Schwarzenhammer [2)]	**58,8** **(38,4 + 20,4)**	**4,3**	**4,3**	**4,3**	**–**
A 94 MÜNCHEN–NEUHAUS/INN					
AK München-O–Ampfing (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	**394,6**	**54,5**	**10,8**	**–**	**–**
Ampfing–Simbach-W (tw. 1. Fb)	**273,6**	**47,8**	**27,4** **(davon 14,3 1. Fb)**		
Erharting–Winhöring	(66,4)	(9,4)	–	**–**	**9,4**
A 96 LINDAU (B-GR D/A)–MÜNCHEN					
Memmingen-O–Buchloe	**219,2**	**41,9**	**25,7**		
AS Bad Wörishofen–AS Buchloe	(38,8)	(7,9)	3,9	**–**	**4,0**
A 99 AUTOBAHNRING MÜNCHEN					
Langwied–Unterpfaffenhofen	**161,1**	**6,2**	**–**	**–**	**6,2**
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben: **1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig**				**4,3**	
Bis Ende 2001 in Bau: **9 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig**					**101,6**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme
3) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
4) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1] (VKE-Kosten)[1] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	**Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Berlin					
A 100 STADTRING BERLIN					
AK Schöneberg–AD Neukölln	**466,2**	**7,2**	**6,2**		
AS Buschkrugallee (B 179)–AD Neukölln (m)	(65,5)	(1,0)	–	–	**1,0**
A 113 AUTOBAHNZUBRINGER DRESDEN					
AD Neukölln–L-GR BE/BB	**422,3**	**9,7**	**–**		
AD Neukölln–AS Späthstraße	(74,6)	(1,2)	–	–	**1,2**
AS Späthstraße–AS Adlershof	(157,7	(4,7)	–	–	**4,7**
AS Adlershof–L-GR BE/BB	(190,0)	(3,8)	–	–	**3,8**
Insgesamt					
Bis Ende 2001 in Bau: **4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig**					**10,7**
Brandenburg					
A 20 ROSTOCK–PRENZLAU					
Pasewalk/S (L-GR MV/BB) (B109)– **AD Uckermark (A 11)**	**113,8**	**26,8**	**26,8**		
AS Pasewalk-S–AS Prenzlau-N (L 26)	(54,9)	(12,9)	12,9	**12,9**	–
AS Prenzlau-N (L 26)–AD Uckermark (A 11)	(58,9)	(13,9)	13,9	**13,9**	–

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2] privat finanzierte Maßnahme
[3] als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
[4] Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	**Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Brandenburg					
Insgesamt **2001 für den Verkehr freigegeben:** **2 Verkehrseinheiten, zweibahnig**				**26,8**	**–**
Hessen					
A 44 KASSEL–EISENACH					
AK Kassel–Herleshausen (A 4)	**1046,4**	**64,3**	**–**		
AS Hessisch Lichtenau-O–AS Waldkappel-O	(206,8)	(14,8)	–	**–**	**4,4**
A 66 FRANKFURT/M.–FULDA					
Frankfurt/Erlenbruch–Fulda-Süd	**802,8**	**86,0**	**62,6**		
AS Schlüchtern-N–AS Neuhof-W	(84,0)	(8,1)	–	**–**	**6,2**
SO AS Eichenzell (B 27)–AS Fulda-S (A 7)	(31,7)	(5,8)	–	**–**	**5,8**
Insgesamt **Bis Ende 2001 in Bau:** **3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig**					**16,4**
Mecklenburg-Vorpommern					
A 20 LÜBECK–ROSTOCK					
Groß Grönau (L-GR SH/MV)–AK Rostock (A 19) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	**643,9**	**106,2**	**92,0**		

[1)] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2)] privat finanzierte Maßnahme
[3)] als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
[4)] Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken —					
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1] (VKE-Kosten)[1] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Mecklenburg-Vorpommern					
A 20 ROSTOCK–PRENZLAU					
AK Rostock (A 19)–Gützkow	**430,7**	**88,4**	–		
AK Rostock (A19)–AS Sanitz (B110)	(62,8	(14,0)	–	–	**14,0**
AS Tessin–AS Tribsees	(105,9)	(19,8)	–	–	–
davon AS Tessin–Langsdorf (L 19)	(78,0)	(14,0)	–	–	**14,0**
AS Grimmen-W (L 19)–AS Grimmen-O (B194)	(31,9)	(8,1)	8,1	**8,1**	–
Gützkow–Strasburg	**360,2**	**64,7**	–		
AS Gützkow (B 96/B 111)–AS Jarmen (B 110n)	(70,6)	(6,8)	–	–	**6,8**
AS Neubrandenburg-N–AS Neubrandenburg-O (B197)	(44,5)	(9,5)	–	–	**9,5**
AS Neubrandenburg-O (B197)– AS Woldegk (L 281)	(70,7)	(11,9)	–	–	**11,9**
AS Woldegk (L 281)–AS Strasburg (L 282)	(48,2)	(9,4)	–	–	**9,4**
Strasburg–Pasewalk (L-GR MV/BB) (B 109)	**107,6**	**20,3**	**4,6**	**4,6**	**15,7**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2] privat finanzierte Maßnahme
[3] als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
[4] Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	**Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Mecklenburg-Vorpommern					
Insgesamt **2001 für den Verkehr freigegeben:** **2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig** **Bis Ende 2001 in Bau:** **7 Teil- Verkehrseinheiten, zweibahnig**				**12,7**	**81,3**
Niedersachsen					
A 26 STADE–HAMBURG					
Stade–Rübke (L-GR NI/HH) (1. Fahrbahn)	**296,9**	**30,2**	**–**		
SO Stade (B73)–Horneburg (K 36 n)	(124,4)	(11,7)	–	**–**	**11,7 (1. Fb)**
A 31 EMDEN–BOTTROP					
W Emden (L 2)– N Emden (B 210) (Westumgehung Emden)	**45,9**	**4,7**	**3,0**	**–**	**1,7**
AS Haren–Hubertushof (L-GR NI/NW)	**249,4**	**65,5**	**25,5**		
Geeste (K 225)–Wietmarschen (K35)	(28,7)	(5,5)	–	**–**	**5,5**
Wietmarschen (K35)–W Lingen (B 213)	(29,2)	(7,3)	–	**–**	**7,3**
W Lingen (B 213)–Schüttorf (L 40)	(42,8)	(13,7)	–	**–**	**13,7**
Schüttorf (L 40)–Hubertushof (L-Gr. NI/NW)	(36,5)	(13,5)	–	**–**	**13,5**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme
3) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
4) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	**Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Niedersachsen					
A 33 OSNABRÜCK–PADERBORN					
Osnabrück/Schinkel–Borgholzhausen (NW)	**177,5**	**28,5**	**28,5**		
AS Dissen-N–AS Dissen-S (L-GR NI/NW)	(46,6)	(3,4)	3,4	**3,4**	–
AS Dissen-S (L-GR NI/NW)–Borgholzhausen	(20,3)	(3,8)	3,8	**3,8**	–
A 38 GÖTTINGEN–HALLE					
Friedland (A 7)–Uder (L-GR NI/TH)	**115,1**	**16,2**	–		
AD Friedland–SW Friedland Incl. Erweiterung A 7 im Bereich AD	(47,1)	(7,9)	–	–	**7,9**
A 39 WOLFSBURG–SALZGITTER					
Weyhausen–AK Braunschweig-S	**237,8**	**36,7**	**18,7**	–	–
Weghausen (B 188)–AS Sandkamp	(24,8)	(3,8)	–	–	**3,8**
Rautheim (L 625)–AK Braunschweig-S	(84,4)	(5,6)	3,4	–	**2,2**
A 391 WESTTANGENTE BRAUNSCHWEIG					
Braunschweig-Meinholz–AD Braunschweig-Südwest	**158,9**	**18,1**	**15,4**		
Braunschweig-Meinholz (B4)– Braunschweig-Bienrode (A 2)	(24,9)	(2,7)	–	–	**2,7**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme
3) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
4) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Niedersachsen					
Insgesamt **2001 für den Verkehr freigegeben:** **2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig**				**7,2**	
Bis Ende 2001 in Bau: **10 Teil-Verkehrseinheiten** **9 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig** **1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn[3)]**					 **70,0** **58,3** **11,7**
Nordrhein-Westfalen					
A 4 OLPE–BAD HERSFELD **AK Olpe-S–Krombach einschl. Abzw. Krombacher Höhe**	**65,2**	**9,1**	**0,3**		
AK Olpe-S–AS Wenden	(6,7)	(0,3)	0,3	**0,3**	–
A 44 AACHEN–DUESSELDORF **Rheinquerung Ilverich [2)]**	**350,6** **(263,3 + 183,0)**	**5,9**	–	–	**5,9**
A 46 HAGEN–BRILON **Arnsberg/Neheim–Nuttlar**	**516,4**	**39,7**	**29,8**		
Arnsberg/Uentrop (B 7)–Wennemen (B 7/L 743)	(160,9)	(8,6)	4,1	–	**4,5**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)

2) privat finanzierte Maßnahme

3) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn

4) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Nordrhein-Westfalen					
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben: **1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig**				**0,3**	
Bis Ende 2001 in Bau: **2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig**					**10,4**
Rheinland-Pfalz					
A 1 KÖLN–SAARBRÜCKEN					
Lommersdorf (L-GR NW/RP) – AD Vulkaneifel	**341,1**	**27,9**			
Kelberg (B 410)–Daun (B 257)	(120,1)	(8,8)			
davon					
1. BA Ortsumgehung Daun	(34,8)	(2,8)	–	–	**2,8**
A 60 ST.VITH (B-GR D/B)–WITTLICH					
Badem–Landscheid [2)]	**134,7** **(83,5 + 51,2)**	**13,0**	–	–	**13,0**
Landscheid–Wittlich [2)]	**166,3** **(103,1 + 63,2)**	**10,2**	–	–	**10,2**
A 63 MAINZ–KAISERSLAUTERN					
Freimersheim–Kaiserslautern-O	**253,1**	**40,5**	**28,1**		
AS Sembach–AS Kaiserslautern-O	(63,1)	(9,8)	3,2	–	**6,6**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme
3) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
4) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1] (VKE-Kosten)[1] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	**Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Rheinland-Pfalz					
Insgesamt **Bis Ende 2001 in Bau:** **4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig**					**32,6**
Saarland					
A 8 LUXEMBURG (B-GR L/D)–SAARBRÜCKEN					
Besch (B-GR L/D)–AS Perl/Borg m Moselbrücke[4]	**74,7** **(71,2 + 3,5)**	**4,4**	–	–	**4,4**
Insgesamt **Bis Ende 2001 in Bau:** **1 Verkehrseinheit, zweibahnig**					**4,4**
Sachsen					
A 17 DRESDEN–B-GR D/CZ					
Dresden (A 4)–Dresden-S [4]	**257,9** **(142,4 + 115,5)**	**12,6**	**3,6**		
W Dresden (A 4)–AS Kesselsdorf (B 173)	(53,6)	(3,6)	3,6	**3,6**	**9,0**
AS Kesselsdorf (B 173)–AS Dresden-S (B 170)	(204,3)	(9,0)	–	–	
Dresden-S–B-GR D/CZ) [4]	**299,2**	**32,0**			
AS Dresden-S (B 170)–AS Pirna (B 172a)	(148,3)	(12,7)	–	–	**12,7**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2] privat finanzierte Maßnahme
[3] als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
[4] Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1] (VKE-Kosten)[1] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Sachsen					
A 38 SÜDUMFAHRUNG LEIPZIG					
Lützen (B 87)–Leipzig (A 14)	**276,0**	**40,5**	**15,1**		
AS Leipzig-Südwest–AS Leipzig-S (B 2/B 95)	(224,1)	(9,5)	–	**–**	**9,5**
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben: **1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig**				**3,6**	
Bis Ende 2001 in Bau: **3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig**					**31,2**
Sachsen-Anhalt					
A 38 GÖTTINGEN–HALLE (A 9)					
Görsbach (L-GR TH/ST)–Halle-S (A 143)	**363,9**	**64,7**	**8,5**		
AS Roßla–W Wallhausen (B 80)	(44,9)	(6,9)	–	**–**	**6,9**
AS Sangerhausen-S (B 86)– AS Lutherstadt Eisleben (B 180 n)	(63,5)	(17,3)	–	**–**	**17,3**
Halle-S (A 143)–Lützen (A 9)	**203,4**	**28,8**	**9,3**		
AD Halle-S– Merseburg-N	(31,4)	(5,9)	–	**–**	**5,9**
AS Merseburg-N–AS Merseburg-S	(57,8)	(9,3)	–	**–**	**9,3**
AS Merseburg-S–AS Leuna	(14,2)	(4,3)	–	**–**	**4,3**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2] privat finanzierte Maßnahme
[3] als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
[4] Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	**Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Sachsen-Anhalt					
A 143 WESTUMFAHRUNG HALLE					
AD Halle-S (A 38)-AD Halle-N (A 14)	**197,6**	**21,6**	–	–	
AD Halle-S (A 38)-AS Halle/Neustadt (B 80)	(64,5)	(9,5)	–	–	–
davon					
AD Halle-S (A 38)(m)–Holleben					**1,9**
Insgesamt					
Bis Ende 2001 in Bau:					
6 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					**45,6**
Schleswig-Holstein					
A 1 HEILIGENHAFEN–HAMBURG					
Heiligenhafen–Oldenburg i. SH	**86,6**	**15,5**	–		
N Oldenburg–W Oldenburg	(30,9)	(4,2)	–	–	**4,2**
A 20 LÜBECK–ROSTOCK					
Lübeck (A 1)–Groß Grönau (L-GR SH/MV)	**202,1**	**16,8**	**6,4**		
Lübeck (A 1)–AS Genin (L 92)	(108,5)	(6,4)	6,4	**6,4**	–
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben:					
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig				**6,4**	

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme
3) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
4) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	**Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Schleswig-Holstein					
Bis Ende 2001 in Bau: **1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig**					**4,2**
Thüringen					
A 38 GÖTTINGEN–HALLE					
Uder (L-GR NI/TH)–Görsbach (L-GR TH/ST)	**542,7**	**76,8**	**18,5**		
AS Leinefelde–AS Breitenworbis	(39,8)	(7,5)	7,5	**7,5**	–
AS Bleicherode–AS Werther (B 80)	(73,2)	(14,2)	–	–	–
davon Wipperdorf–Werther			–	–	**9,6**
A 71 ERFURT–SCHWEINFURT					
Erfurt-Bindersleben (B7)–AD Suhl (A 73)	**789,7**	**62,3**	**34,1**		
Traßdorf–AS Ilmenau-O (B 87)	(36,0)	(6,0)	6,0	**6,0**	–
AS Ilmenau-O (B87)–AS Gräfenroda (B 88)	(108,5)	(10,3)	–	–	**10,3**
AS Gräfenroda (B 88)–AS Oberhof (B 247)	(321,4)	(11,2)	–	–	**11,2**
AS Oberhof (B 247)– AS Suhl/Zella-Mehlis	(57,2)	(2,5)	2,5	**2,5**	–
AS Suhl/Zella-Mehlis–AD Suhl (A 73)	(106,4)	(6,7)	–	–	**6,7**
AD Suhl (A 73)–Berkach (L-GR TH/BY)	**320,2**	**34,0**	–		

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme
3) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
4) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge** **km**	**Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Thüringen					
AD Suhl (A 73)–AS Meiningen-N	(142,6)	(13,8)	–	–	**13,8**
AS Meiningen-N–AS Meiningen/S (B 89)	(76,4)	(6,9)	–	–	**6,9**
A 73 SUHL–LICHTENFELS					
AD Suhl (A 71)–Eisfeld-S (L-GR TH/BY))	**429,0**	**33,5**	–		
AS Eisfeld-N (B 4)–Eisfeld-S (L-GR TH/BY) (Werratalbrücke)	(43,8)	(6,5)	–	–	**6,5**
(o) = ohne (m) = mit					
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben: **3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig**				**16,0**	
Bis Ende 2001 in Bau: **7 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig**					**65,0**
Länder insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben: **13 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig**				**77,3**	
Bis Ende 2001 in Bau: **60 Teil-Verkehrseinheiten**					**490,9**
56 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					**461,7**
4 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn					**21,8**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme
3) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
4) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

Tabelle 13

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22, 751 94 und 821 22, 821 94)

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio. €	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge** **km**	**Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Baden-Württemberg					
4streifige Bundesstraße					
B 33 BAB A 81/A 98 AK HEGAU–KONSTANZ Konstanz-Rheinbrücke–B-GR D/CH	74,9	1,3	1,1 (1. Fb)	–	**0,2**
Insgesamt					
Ende 2001 in Bau: **1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig**					**0,2**
Bayern					
4streifige Bundesstraßen					
B 4 BAMBERG–COBURG Verlegung nördlich Coburg	33,4	2,4	2,4 (1. Fb)	–	**1,2** **(2. Fb)**
B 8 WÜRZBURG–NÜRNBERG Ausbau östlich Rottendorf[6]	7,3	2,4	0,8	**0,8**	**1,6**
B 469 A 45 (AS MAINHAUSEN)–AMORBACH (B 47) Verlegung Obernburg–Trennfurt BA II: zweibahniger Ausbau Obernburg–Wörth	53,0	8,4	5,9	–	**2,5**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2] privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
[3] inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
[4] Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
[5] nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22, 751 94 und 821 22, 821 94)

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2001** **Länge** **km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Bayern					
2streifige Bundesstraßen					
B 2 AUGSBURG–MÜNCHEN					
Verlegung südlich Fürstenfeldbruck (Münchner Berg) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	10,2	3,9	0,9	**–**	**–**
B 16 REGENSBURG–RODING					
Verlegung Nittenau–Roding	25,6	11,3	–	**–**	**11,3**
B 27 WÜRZBURG–TAUBERBISCHOFSHEIM					
Verlegung bei Höchberg, Ausbau B 8 (2. BA)	11,0	1,3	–	**–**	**1,3**
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben:					
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig				**0,8**	
Ende 2001 in Bau:					
5 Teil-Verkehrseinheiten					**17,9 (davon 1,2 2. Fb)**
3 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig					**5,3**
1 Teil-Verkehrseinheit 4streifig, 2. Fahrbahn					**1,2**
2 Verkehrseinheiten, 2streifig					**12,6**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22, 751 94 und 821 22, 821 94)

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Brandenburg					
4streifige Bundesstraßen					
B 5 NAUEN–BERLIN					
A 10 (o OU Wustermark)–L-GR BB/BE (2. Fb)	37,8	10,1	8,5	**2,9**	**1,5**
B 96a MAHLOW (B 96)–L-GR BB/BE					
Schönefeld–Mahlow (2. Fb)	8,3	6,3	2,3	**–**	**0,5**
B 101 BERLIN–LUCKENWALDE					
BAB-Zubringer Großbeeren (A 10-L-GR BB/BE)	68,6	13,1	8,9	**3,7**	**3,1**
Kerzendorf–BAB A 10	20,9	5,3	0,8	**0,8**	**4,2**
B 273 POTSDAM–WUSTERMARK					
Ausbau BAB A 10–Fahrland (L 92) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	5,5	1,1	1,0	**–**	–
2streifige Bundesstraße					
B 198 ANGERMÜNDE–GREIFFENBERG					
Ortsumgehung Angermünde	10,1	4,5	4,0	**4,0**	–
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben:					
4 Teil-Verkehrseinheiten				**11,4**	
3 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig				**7,4**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig				**4,0**	

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22, 751 94 und 821 22, 821 94)

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge** **km**	**Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Brandenburg					
Ende 2001 in Bau: **4 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig**					**9,3**
Bremen *2streifige Bundesstraße* B 71 BREMERHAVEN–BAB A 1 (AS BOCKEL) Verlegung von N L-GR HB/NI (B 6)– AS Bremerhaven/Wulsdorf	9,5	2,0	–	**–**	**2,0**
Insgesamt **Ende 2001 in Bau:** **1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig**					**2,0**
Hessen *4streifige Bundesstraße* B 49 LIMBURG–WETZLAR Solms/Oberbiel–Wetzlar (2. Fb) davon Wetzlar/Dalheim 13. BA.	8,9	0,8	–	**–**	**0,8**
Insgesamt **Ende 2001 in Bau:** **1 Verkehrseinheit, 4streifig**					**0,8**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22, 751 94 und 821 22, 821 94)

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio. €	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge** **km**	**Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Mecklenburg-Vorpommern					
4streifige Bundesstraße					
B 103 KYRITZ–WARNEMÜNDE					
Westanbindung Rostock davon					
L 10–Schutower Kreuz 2. BA	26,4	6,2	–	**–**	**6,2**
Insgesamt					
Ende 2001 in Bau: **1 Verkehrseinheit, 4streifig**					**6,2**
Niedersachsen					
4streifige Bundesstraßen					
B 6 BAD HARZBURG (A 395)–HALLE/SAALE					
N Bad Harzburg (A 395)–Wernigerode (B 244)	21,0	2,7	2,7	**2,7**	**–**
B 437 FRIEDEBURG (B 436)–STOTEL (A 27)					
Weserquerung, Los 1: Tunnel [2]	376,5 (357,4 + 19,1)	2,4	–	**–**	**2,4**
2streifige Bundesstraßen					
B 27 GÖTTINGEN–BRAUNLAGE (B 4)	10,9	2,6	–	**–**	**2,6**
W Bad Lauterberg–O Scharzfeld					

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2] privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
[3] inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
[4] Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
[5] nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22, 751 94 und 821 22, 821 94)

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	**Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Niedersachsen					
B 437 FRIEDEBURG (B 436)–STOTEL (A 27)					
Weserquerung, Los 2: Strecke einschl. OU Esenshamm [2)]	85,3 (81,0 + 4,3)	12,6	–	**–**	**12,6**
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben:					
1 Verkehrseinheit, 4streifig				**2,7**	
damit					
2001 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
1 Verkehrseinheit, 4streifig	**21,0**		**2,7**		
Ende 2001 in Bau:					
3 Verkehrseinheiten					**17,6**
1 Verkehrseinheit, 4streifig					**2,4**
2 Verkehrseinheiten, 2streifig					**15,2**
Nordrhein-Westfalen					
4streifige Bundesstraßen					
B 51 OSNABRÜCK (B 68)–KREUZ MÜNSTER-S (A 43)					
Ausbau in Münster (Lütkenbecker Weg–W L 586) [2)]	25,6 (20,9 + 4,7) davon 8,0 aus Titel 822 22	1,3	1,3	**1,3**	**–**
B 56 A 61 (AS MIEL)–A 560 (AS SIEGBURG)					
Bonn/Bad Godesberg (Bahnparallele B 9/A 562)	27,6	0,6	–	**–**	**0,6**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22, 751 94 und 821 22, 821 94)

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben: Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben: **In 2001** **Länge km**	In Bau: **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Nordrhein-Westfalen					
B 227 GELSENKIRCHEN-ERLE (B 226)–A 52 (AS BREITSCHEID)					
Essen, L 439–BAB A 44	36,0	3,7	–	**–**	**3,7**
B 229 A 1 (AS REMSCHEID)–LÜDENSCHEID	4,8	1,0	–	**–**	**1,0**
AS Remscheid–Lennep (2. FB) (ZIP)					
B 239 LÜBBECKE–BAD SALZUFLEN					
Ortsumgehung Herford (B 61–A 2) (2. FB)	83,3	5,8	1,3	**–**	**4,5**
3streifige Bundesstraßen					
B 54 GRONAU B-GR D/NL–STEINFURT					
B-GR D/NL–Gronau (L 566))	37,8	7,0	1,0	**–**	**6,0**
B 67 BOCHOLT–BORKEN					
Bocholt (L 602)–Rhede (L 572)	33,5	7,1	–	**–**	**7,1**
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben: **1 Verkehrseinheit, 4streifig**				**1,3**	
damit **2001 vollständig für den Verkehr freigegeben:** **1 Verkehrseinheit, 4streifig**	**25,6**		**1,3**		

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2] privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
[3] inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
[4] Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
[5] nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22, 751 94 und 821 22, 821 94)

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken —					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Nordrhein-Westfalen					
Ende 2001 in Bau: **6 Teil-Verkehrseinheiten** **4 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig** **2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig**					 **22,9** **9,8** **13,1**
Rheinland-Pfalz					
4streifige Bundesstraßen					
B 10 A 8 (AS PIRMASENS)–LANDAU					
AS Pirmasens–Fehrbach, K 1	14,3[4]	3,1	1,4	**–**	**1,7**
Haseneck-Waldfriedhof m AS Beckenhofstr. –AS Beckenhofstr.	2,4	–	AS fertiggestellt	**–**	**–**
Münchweiler–Walmersbach 1. BA AS K 36 (Ständenhof)	20,3[4]	2,9	–	**–**	**1,0**
B 41 IDAR-OBERSTEIN (B 422)– A 60 (AS INGELHEIM-WEST)					
Rüdesheim–Bad Kreuznach (B 428); 2. Fb	25,3	3,5	–	**–**	**3,5**
B 42 NEUWIED–LAHNSTEIN					
Koblenz–Pfaffendorf Brückenkopf (2. BA)	6,7[4]	1,3	–	**–**	**1,3**
B 47 A 61 (KREUZ WORMS) – A 67 (KREUZ LORSCH)					
Rheinbrücke Worms	72,7	4,5	–	**–**	**0,9**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22, 751 94 und 821 22, 821 94)

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio. €	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	**Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Rheinland-Pfalz					
2streifige Bundesstraße					
B 9 WORMS					
Verlegung Worms-N (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	15,4	1,8	1,0	–	–
A 60 (AK MAINZ-LAUBENHEIM)–A 6 (AK LUDWIGSHAFEN-N)					
Verlegung zw. Oppenheim und OU Guntersblum	19,1	6,1	–	–	**6,1**
Insgesamt					
Ende 2001 in Bau:					
6 Teil-Verkehrseinheiten					**14,5**
5 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig					**8,4**
1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig					**6,1**
Sachsen					
4streifige Bundesstraßen					
B 175 NOSSEN–ZWICKAU					
A 4–Mosel, 1. BA Verlegung Glauchau	16,0	2,3	–	–	**2,3**
B 186 SCHKEUDITZ–ZWENKAU					
Autobahnzubringer A 38	3,1	1,6	–	–	**1,6**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2] privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
[3] inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
[4] Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
[5] nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22, 751 94 und 821 22, 821 94)

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	**Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Sachsen					
Insgesamt **Ende 2001 in Bau:** **2 Verkehrseinheiten, 4streifig**					**3,9**
Sachsen-Anhalt					
2streifige Bundesstraße					
B 184n ROSSLAU–A 9 (AS DESSAU-S)					
Südanbindung Dessau	6,7	2,5	–	–	**2,5**
4streifige Bundesstraßen					
B 6n BAD HARZBURG–WERNIGERODE					
Neubau zwischen L-GR NI/ST–Wernigerode (BA 2 + BA 3)	60,4	13,5	6,7	**6,8**	–
Neubau zwischen Wernigerode–Benzingerode (BA 4)	29,5	7,5	–	–	**7,5**
Neubau zwischen K 2368–AS Aschersleben-Nord (BA 10)	35,9	5,5	–	–	**5,5**
Insgesamt **2001 für den Verkehr freigegeben:** **1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig**				**6,8**	

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22, 751 94 und 821 22, 821 94)

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Sachsen-Anhalt					
Ende 2001 in Bau: **3 Teil-Verkehrseinheiten** **2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig** **1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig**					 **15,5** **13,0** **2,5**
Schleswig-Holstein					
2streifige Bundesstraße					
B 203 RENDSBURG–KAPPELN					
Kappeln–Ellenberg	40,4	1,6	–	**–**	**1,6**
Insgesamt **Ende 2001 in Bau:** **1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig**					 **1,6**
Thüringen					
4streifige Bundesstraße					
B 7 ERFURT–WEIMAR					
Erfurt–Linderbach (Knoten mit Ostumfahrung Erfurt)	2,1	0,7	–	**–**	**0,7**
2streifige Bundesstraße					
B 85 WEIMAR–L-GR TH/BY					
Rudolstadt/Schwarza/Graba 1.+ 2. BA (Südknoten-Ankerwerk)	22,3	4,5	–	**–**	**4,5**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2] privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
[3] inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
[4] Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
[5] nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22, 751 94 und 821 22, 821 94)

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Thüringen					
Insgesamt					
Ende 2001 in Bau:					
2 Verkehrseinheiten					**5,2**
1 Verkehrseinheit, 4streifig					**0,7**
1 Verkehrseinheit, 2streifig					**4,5**
Länder insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben:					
8 Teil-Verkehrseinheiten				**23,0**	
7 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig				**19,0**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig				**4,0**	
damit					
2001 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
2 Verkehrseinheiten, 4streifig	**46,6**		**4,0**		
Ende 2001 in Bau:					
36 Teil-Verkehrseinheiten					**117,6 (davon 1,2 2. Fb)**
25 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig					**60,0**
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn					**1,2**
11 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**57,6**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio. €	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	**Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Baden-Württemberg					
4streifige Bundesstraßen					
B 10 GÖPPINGEN–GEISLINGEN					
Göppingen-O–Süßen-O (Ortsumgehung Eislingen)	37,5	3,1	–	**–**	**3,1**
B 14 WAIBLINGEN–BACKNANG					
Winnenden-Mitte–Winnenden-S	30,5	1,5	–	**–**	**0,6**
A 31 (AS STUTTGART-VAIHINGEN)–STUTTGART					
Verlegung in Stuttgart (Südheimer Platz–Schattenring)	58,5	2,2	0,7	**–**	**1,5**
B 29 LORCH–AALEN					
Ortsumgehung Schwäbisch Gmünd (1. Fb) 1. Teil-BA	38,5	1,3	0,8	**0,8**	**–**
B 30 FRIEDRICHSHAFEN–WEINGARTEN					
N Baindt (Egelsee)–Ravensburg/Eschach, BA IV [2]	74,1 (55,3 + 18,8) davon 11,2 aus Titel 741 22	7,7	7,7	**7,7**	**–**
B 31 FREIBURG–HÜFINGEN					
Ortsumgehung Freiburg-O [2]	271,8 (177,4 + 94,5)	5,7	–	**–**	**5,7**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2] privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
[3] inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
[4] Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
[5] nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge** **km**	**Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Baden-Württemberg					
Freiburg (Schwarzwaldstraße)–Kirchzarten Kappel	28,8	(6,0)	–	–	**(6,0)**
(Vorleistungen für Freiburg-O)					
Kirchzarten–Buchenbach	24,9	4,6	–	–	**4,6**
Ortsumgehung Döggingen (Gaubachtalbrücke nur 1. Fb)	80,0	3,5	–	–	**3,5**
B 462 RASTATT–FREUDENSTADT					
Rastatt (A 5)–Rotenfels (2. Fb)	31,4	6,7	6,2 (2. Fb)	–	**0,5** **(2. Fb)**
2streifige Bundesstraßen					
B 3 KARLSRUHE–RASTATT					
Ortsumgehung Karlsruhe-Wolfartsweier	10,6	2,3	–	–	**2,3**
B 3 RASTATT–BADEN-BADEN					
Ortsumgehung Baden/Oos	12,9	1,9	–	–	**1,9**
BADEN-BADEN–OFFENBURG					
Ortsumgehung Bühl/Ottersweier (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	23,4	9,9	6,5	–	–
EMMENDINGEN–FREIBURG					
Ortsumgehung Wasser	14,3	3,7	–	–	**3,7**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
B 19 HEIDENHEIM–A 7 (AS GIENGEN)-HERBRECHTINGEN					
Verlegung in Herbrechtingen	14,7	2,3	0,4	**–**	**1,9**
B 27 BALINGEN–SCHWENNINGEN					
Nordumgehung Rottweil	12,0	2,9	0,5	**0,5**	**2,4**
B 28 REUTLINGEN–URACH					
Ortsumgehung Metzingen	24,6	2,8	–	**–**	**0,5**
B 29 SCHWÄBISCH GMÜND–NÖRDLINGEN					
Westumgehung Aalen	76,8	12,3	12,3	**8,3**	**–**
B 31 STOCKACH–FRIEDRICHSHAFEN					
Friedrichshafen/Waggershausen–Friedrichshafen/Löwental	34,8	2,9	2,9	**2,9**	**–**
FRIEDRICHSHAFEN–LINDAU					
Ortsumgehung Eriskirch	20,3	2,8	–	**–**	**1,0**
B 35 GERMERSHEIM–BRUCHSAL					
Ortsumgehung Karlsdorf	37,2	7,0	2,0	**1,0**	**4,5**
B 36 MANNHEIM–KARLSRUHE					
Ortsumgehung Graben-Neudorf	38,0	6,2	–	**–**	**6,2**
KARLSRUHE–RASTATT					
Ortsumgehung Durmersheim-Bietigheim	36,1	9,7	–	**–**	**9,7**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2] privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
[3] inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
[4] Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
[5] nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Baden-Württemberg					
B 293 KARLSRUHE–HEILBRONN					
Ortsumgehung Bretten-Gölshausen	10,9	3,4	–	**–**	**3,4**
B 298 SCHWÄBISCH GMÜND–GAILDORF					
Ortsumgehung Mutlangen	18,7	2,6	–	**–**	**2,6**
B 312 REUTLINGEN–RIEDLINGEN					
Ortsumgehung Pfullingen	54,9	4,6	–	**–**	**3,5**
B 317 WEIL AM RHEIN–SCHOPFHEIM					
Lörrach–Weil am Rhein (Zollfreie Straße) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	48,8	4,1	2,8	**–**	**–**
B 463 PFORZHEIM–CALW					
Teilortsumgehung Calw-Hirsau	4,7	1,1	–	**–**	**1,1**
B 463 BALINGEN–SIGMARINGEN					
Ortsumgehung Laufen	17,7	1,3	1,3	**1,3**	**–**
B 464 BÖBLINGEN–TÜBINGEN					
Böblingen–N Holzgerlingen	20,6	4,1	–	**–**	**4,1**
B 465 EHINGEN–BIBERACH					
Ortsumgehung Ehingen-Berg	7,3	2,6	–	**–**	**0,5**
B 492 HERBRECHTINGEN–GUNDELFINGEN					
Ortsumgehung Hermaringen	17,4	2,8	–	**–**	**2,8**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio. €	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge** **km**	**Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Baden-Württemberg					
B 518 BAD SÄCKINGEN–SCHOPFHEIM					
Verlegung bei Wehr	24,8	4,0	1,5	–	**2,5**
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben:					
7 Teil-Verkehrseinheiten				**22,5**	
2 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig				**8,5**	
5 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				**14,0**	
damit					
2001 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
4 Ortsumgehungen	**203,4**		**24,2**		
1 Ortsumgehung, 4streifig	**74,1**		**7,7**		
3 Ortsumgehungen, 2streifig	**129,3**		**16,5**		
Ende 2001 in Bau:					
25 Teil-Verkehrseinheiten					**74,1**
7 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig					**19,5**
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig (2. Fahrbahn)					**0,5**
18 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**54,6**
Bayern					
4streifige Bundesstraßen					
B 2 AUGSBURG–DONAUWÖRTH					
Ortsumgehung Meitingen	45,5	8,8	–	–	**8,8**
Ortsumgehung Stettenhofen	22,1	4,9	–	–	**4,9**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)

[2] privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

[3] inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

[4] Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

[5] nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge** **km**	**Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Bayern					
B 17 AUGSBURG–LANDSBERG A. LECH					
Ausbau in Lagerlechfeld	30,4	3,4	3,4	**1,3**	–
Ortsumgehung Klosterlechfeld	12,2	2,9	–	–	**2,9**
B 19 IMMENSTADT–KEMPTEN					
Ortsumgehung Waltenhofen [5)]	14,4	2,9	–	–	**2,9**
B 173 KRONACH–HOF A. D. SAALE					
Ortsumgehung Wallenfels	10,0	4,6	–	–	**4,6**
2streifige Bundesstraßen					
B 12 PASSAU–FREYUNG					
Ortsumgehung Kumreut	18,6	6,0	6,0	**1,3**	–
B 13 WÜRZBURG–ANSBACH					
Ortsumgehung Randersacker	13,8	2,9	1,5	–	**1,4**
B 16 FÜSSEN–KAUFBEUREN					
Ortsumgehung Stötten	4,0	1,6	1,6	**1,6**	–
KRUMBACH–DONAUWÖRTH					
Ortsumgehung Gundelfingen und Lauingen	21,2	9,4	–	–	**9,4**
Ortsumgehung Nordheim	6,0	2,0	–	–	**2,0**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Bayern					
DONAUWÖRTH–NEUBURG A. D. DONAU					
Ortsumgehung Genderkingen (B 2–Rain a. Lech) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	21,1	7,5	6,1	**–**	**–**
Ortsumgehung Unter-/Oberhausen	13,5	5,3	–	**–**	**5,3**
B 20 FURTH I. WALD–SIMBACH A. INN					
Verlegung zwischen Cham–Rissmansdorf OU Wilting–Traitsching	17,0	9,5 (4,9)	–	**–**	**4,9** **(4,9)**
B 26 ASCHAFFENBURG–LOHR					
Ausbau (Verkehrsentlastung) Goldbach/Hösbach	11,8	1,9	1,8	**0,9**	**0,1**
B 173 BAMBERG–HOF					
Ortsumgehung Selbitz [2]	16,6 (11,7+4,9)	6,5	6,5	**5,3**	**–**
B 299 AMBERG–B-GR D/CZ					
Ortsumgehung Mitterteich	9,7	4,2	4,2	**4,2**	**–**
ALTÖTTING–ALTENMARKT					
Westumfahrung Unterneukirchen	4,9	5,0	0,8	**–**	**4,2**
B 300 AUGSBURG–A 9 (AS LANGENBRUCK)					
Ortsumgehung Dasing	11,9	4,6	–	**–**	**4,6**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2] privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
[3] inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
[4] Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
[5] nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge** **km**	**Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Bayern					
B 303 COBURG–KRONACH					
Verlegung Sonnefeld–Johannisthal					
(1. BA) Verlegung südlich Sonnefeld	1,7	12,5	–	**–**	**3,3**
B 312 BIBERACH–SÜDLICH HEIMERTINGEN (B 300)					
Spange Heimertingen–A 7	5,0	1,3	1,3	**1,3**	**–**
B 470 NEUSTADT A. D. A.–FORCHHEIM					
Ortsumgehung Diespeck	7,8	2,0	–	**–**	**2,0**
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben:					
7 Teil-Verkehrseinheiten				**15,9**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig				**1,3**	
6 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				**14,6**	
damit					
2001 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
6 Ortsumgehungen	**84,3**		**23,0**		
1 Ortsumgehung, 4streifig	**30,4**		**3,4**		
5 Ortsumgehungen, 2streifig	**53,9**		**19,6**		
Ende 2001 in Bau:					
15 Teil-Verkehrseinheiten					**61,3**
5 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig					**24,1**
10 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**37,2**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)

2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Land / Straße Verkehrsweg / Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben: Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben: **In 2001 Länge km**	In Bau: **Bis Ende 2001 Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Brandenburg					
4streifige Bundesstraße					
B 96 BERLIN–L-GR BB/MV					
Ortsumgehung Oranienburg (AK BAB A 10)	59,3	13,6	–	**–**	**13,6**
2streifige Bundesstraßen					
B 1 L-GR ST/BB–BRANDENBURG					
OU Plaue	15,6	2,5	–	**–**	**2,5**
B 2 BERLIN–BAB A 11 (B-GR D/PL)					
Ortsumgehung Schwedt/Vierraden	46,9	22,1	10,1	**–**	**10,9**
B 5 NAUEN–BERLIN					
Ortsumgehung Wustermark[2]	52,7 (44,7 + 8,0)	4,8	4,8	**4,8**	**–**
Ortsumgehung Nauen	6,0	5,3	–	**–**	**5,3**
B 87 FRANKFURT/ODER–LÜBBEN					
Ortsumgehung Beeskow	23,1	10,6	10,6	**6,0**	**–**
B 101 BERLIN–JÜTERBOG					
Ortsumgehung Jüterbog	7,6	4,7	–	**–**	**4,7**
Ortsumgehung Luckenwalde	30,2	17,0	–	**–**	**9,0**
B 101 HERZBERG–ELSTERWERDA					
Ortsumgehung Bad Liebenwerda	8,3	4,1	–	**–**	**0,2**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2] privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
[3] inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
[4] Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
[5] nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio. €	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge** **km**	**Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Brandenburg					
B 112 KÜSTRIN/KIETZ (B-GR D/PL)–FRANKFURT/ODER					
Ortsumgehung Frankfurt/Oder (2. BA) (B 5 N–BAB A 12)	22,0	6,8	1,0	**1,0**	**5,8**
B 112 EISENHÜTTENSTADT–FORST					
Ortsumgehung Guben (1. BA Süd)	14,1	7,8	–	**–**	**7,8**
B 166 PRENZLAU–SCHWEDT/ODER					
Gramzow/Zichow	12,6	8,2	8,2	**8,2**	**–**
B 167 FRANKFURT/ODER–EBERSWALDE					
Ortsumgehung Freienwalde	19,9	9,7	–	**–**	**9,7**
Ortsumgehung Wriezen	8,7	4,5	4,5	**4,5**	**–**
B 189 PRITZWALK–WITTENBERGE					
Ortsumgehung Perleberg	18,8	9,5	–	**–**	**6,5**
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben:					
5 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				**24,5**	
damit					
2001 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
4 Ortsumgehungen, 2streifig	**97,1**		**28,1**		

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2] privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
[3] inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
[4] Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
[5] nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Brandenburg					
Ende 2001 in Bau:					
11 Teil-Verkehrseinheiten					**76,0**
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig					**13,6**
10 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**62,4**
Hessen					
2streifige Bundesstraßen					
B 3 MÜNDEN–KASSEL					
Ortsumgehung Fuldatal/Ihringshausen	12,4	3,5	–	**–**	**3,5**
B 8 LIMBURG–KÖNIGSTEIN					
Ortsumgehung Brechen/Oberbrechen	4,8	2,0	–	**–**	**2,0**
B 62 SO WALDBRÖL–BARCHFELD					
Ortsumgehung Biedenkopf/Wallau [2)]	91,1 (48,0 +.43,1)	4,8	3,3	**3,3**	**1,5**
Ortsumgehung Biedenkopf [2)]	27,8 (19,0 + 8,8)	1,9	–	**–**	**1,9**
B 249 ESCHWEGE–MÜHLHAUSEN					
Ortsumgehung Wanfried	7,6	2,7	–	**–**	**2,7**
B 252 BAB A 44 (AS DIEMELSTADT)–AROLSEN					
Ortsumgehung Diemelstadt/Rhoden	12,2	5,2	–	**–**	**5,2**
B 253 KORBACH–BIEDENKOPF					
Ortsumgehung Frankenberg/Röddenau und Frankenberg	20,4	7,2	–	**–**	**7,2**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	 **In 2001** **Länge** **km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Hessen					
B 426 DARMSTADT–HÖCHST (ODENWALD)					
Verlegung bei Mühltal/Niederramstadt (2. BA)	41,6	3,5	–	–	**3,5**
B 426 GERNSHEIM (B 44)–DARMSTADT					
Ortsumgehung Pfungstadt	21,9	7,4	–	–	**7,4**
B 456 NW WEILBURG (B 49)–USINGEN					
Teilortsumgehung Weilburg	21,5	1,0	–	–	**1,0**
B 457 GIESSEN–HUNGEN					
Ortsumgehung Lich/Langsdorf	3,8	2,2	–	–	**2,2**
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben:					
1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig				**3,3**	
Ende 2001 in Bau:					
11 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**38,1**
Mecklenburg-Vorpommern					
4streifige Bundesstraße					
B 96 SAßNITZ/INSEL RÜGEN–GREIFSWALD					
Ortsumgehung Stralsund (I.-III. BA); Bhf. Rügendamm–Knoten Umspannwerk[3]	102,9 (54,9+ 48,0)	3,5	1,0	–	**2,5**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2] privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
[3] inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
[4] Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
[5] nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge** **km**	**Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Mecklenburg-Vorpommern					
2streifige Bundesstraßen					
B 96 SAßNITZ/INSEL RÜGEN–GREIFSWALD					
Westumgehung Greifswald (I.–III. BA)	32,9	9,2	6,0	**–**	**3,2**
B 109 GREIFSWALD–PRENZLAU					
Ortsumgehung Anklam (2. BA); W Anklam (B 110)–B 197	11,6	2,5	–	**–**	**2,5**
B 192 WAREN–NEUBRANDENBURG					
Ortsumgehung Penzlin (2. BA)	7,2	1,8	–	**–**	**1,8**
Insgesamt					
Ende 2001 in Bau:					
4 Teil-Verkehrseinheiten					**10,0**
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig					**2,5**
3 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**7,5**
Niedersachsen					
4streifige Bundesstraße					
B 217 HANNOVER–HAMELN					
Ortsumgehung Weetzen und Evesdorf	28,1	6,9	2,7	**–**	**4,2**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Niedersachsen					
2streifige Bundesstraßen					
B 4 LÜNEBURG–GIFHORN					
Ortsumgehung Uelzen m Verl. bis Holdenstedt	36,9	12,8	4,4	**–**	**8,4**
B 51 OSNABRÜCK–BREMEN					
Ortsumgehung W Diepholz	13,2	3,9	–	**–**	**3,9**
B 64 HOLZMINDEN–SEESEN					
Ortsumgehung Bevern (Allersheim-O Lobach)	16,9	5,5	–	**–**	**5,5**
B 68 OSNABRÜCK–CLOPPENBURG					
Ortsumgehung Bersenbrück	19,2	5,4	–	**–**	**5,4**
B 69 A 1 (AS CLOPPENBURG)–DIEPHOLZ					
N Vechta–S L 843 (Nordteil OU Vechta)	9,9	4,4	–	**–**	**4,4**
S L 843–S Vechta (Südteil OU Vechta)	16,4	4,9	–	**–**	**4,9**
B 82 A 7 (AS RHUEDEN)–GOSLAR					
Ortsumgehung Langelsheim/Astfeld	39,0	8,2	4,1	**–**	**4,1**
B 82 GOSLAR–SCHÖNINGEN					
Ostteil Ortsumgehung Schladen[2)]	21,6 (20,7+0,9)	2,2	2,2	**2,2**	**–**
B 188 HANNOVER–OEBISFELDE					
Ortsumgehung Meinersen	4,6	2,9	–	**–**	**2,9**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Niedersachsen					
B 212/ NORDENHAM–BRAKE					
B 437 Ortsumgehung Rodenkirchen/Sürwürden m B 437, OU Rodenkircherwurp	48,0	8,2	–	**–**	**8,2**
B 216 LÜNEBURG–DANNENBERG					
Ortsumgehung Dahlenburg (Nordumgehung)	13,5	6,1	–	**–**	**6,1**
B 244 WITTINGEN–WERNIGERODE					
Ortsumgehung Helmstedt (B 1–B 245)	16,2	3,2	–	**–**	**3,2**
B 403 EHMLICHHEIM–BAD BENTHEIM					
Ortsumgehung Neuenhaus	8,5	4,0	–	**–**	**4,0**
B 446 NÖRTEN-HARDENBERG–DUDERSTADT					
Ortsumgehung Esplingerode	5,7	3,5	–	**–**	**3,5**
B 461 WITTMUND (B 210)–HARLESIEL					
Ortsumgehung NO Wittmund (B 461–B 210)	6,9	2,2	2,2	**1,0**	–
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben: **2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig**				**2,2**	
damit **2001 vollständig für den Verkehr freigegeben:** **2 Ortsumgehungen, 2streifig**	**28,5**		**4,4**		

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Niedersachsen					
Ende 2001 in Bau: **14 Teil-Verkehrseinheiten** **1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig** **13 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig**					 **68,7** **4,2** **64,5**
Nordrhein-Westfalen					
4streifige Bundesstraßen					
B 8 A 59 (AS DUISBURG)–LEVERKUSEN Ortsumgehung Düsseldorf/Kaiserswerth	31,8	5,0	–	–	**5,0**
B 61 BAD OEYNHAUSEN–PETERSHAGEN Ortsumgehung Barkhausen (B 65–L 780) m Weserauentunnel	84,6	2,7	–	–	**2,7**
B 62 A 45 SIEGEN–EISERFELD Neubau Hüttentalstraße Siegen-W–L-GR bei Niederschelden einschl. Abzweig Eiserfeld (im Berichtsjahr keine Bauleistungen)	88,8	4,4	1,2	–	–
2streifige Bundesstraßen					
B 1 A 1 (AS UNNA-ZENTRUM)–A 33 (PADERBORN-ZENTRUM) Ortsumgehung Werl	13,3	3,0	–	–	**3,0**
B 51 REMSCHEID–KÖLN Ortsumgehung Wermelskirchen	24,0	3,6	–	–	**3,6**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Nordrhein-Westfalen					
B 55 B 61 (SÜDL. GÜTERSLOH)–OLPE					
Ortsumgehung Warstein/Belecke	8,2	0,9	–	**–**	**0,9**
B 56 GANGELT-ALDENHOVEN					
Ortsumgehung Puffendorf	10,8	4,0	–	**–**	**4,0**
B 58 A 3 (AS WESEL)–B 475 NORDWESTL. BECKUM					
Ortsumgehung Lüdinghausen Ostabschnitt	6,0	2,5	2,5	**2,5**	**–**
B 64 PADERBORN–HOLZMINDEN					
Neubau Höxter/Albaxen–Stahle mit Nordabschnitt Höxter (Anteil NW ohne Weserbrücke)	11,5	6,8	6,8	**3,8**	**–**
B 66 BIELEFELD-BARNTRUP					
Südumgehung Lemgo	20,1	5,2	–	**–**	**5,2**
B 70 A 30 (AS RHEINE-NORD)–WESEL (B 58)					
Ortsumgehung Metelen	11,5	5,4	–	**–**	**5,4**
B 238 DETMOLD–RINTELN					
Ortsumgehung Lemgo, Südabschnitt (L 712-L 941)	20,5	4,6	–	**–**	**4,6**
B 264 DÜREN–KÖLN					
Ortsumgehung Kerpen/Blatzheim (B 477–L 162)	16,9	7,0	7,0	**3,4**	**–**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Nordrhein-Westfalen					
B 265 KÖLN–ZÜLPICH					
Ortsumgehung Erftstadt/Lechenich	10,2	4,6	–	**–**	**4,6**
B 475 B 70 (NÖRDL. RHEINE)–A 44 (AS SOEST)					
Ortsumgehung Lippetal/Oestinghausen–Hultrop	1,6	0,9	–	**–**	**0,9**
B 477 A 61 (AS BERGHEIM)–ZÜLPICH					
Westumgehung Kerpen/Blatzheim	9,1	5,3	0,9	**0,9**	**2,8**
B 484 OVERATH–SIEGBURG					
Ortsumgehung Lohmar	10,5	1,2	–	**–**	**1,2**
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben:					
4 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				**10,6**	
damit					
2001 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
3 Ortsumgehungen, 2streifig	**34,4**		**16,3**		
Ende 2001 in Bau:					
13 Teil-Verkehrseinheiten					**43,9**
2 Verkehrseinheiten, 4streifig					**7,7**
11 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**36,2**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge** **km**	**Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Rheinland-Pfalz					
4streifige Bundesstraßen					
B 257 A 565 (AS GRAFSCHAFT)–ADENAU					
Ortsumgehung Altenahr 1. BA + 2. BA (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	64,9	3,1	2,8	–	–
B 266 EUSKIRCHEN–BAD NEUENAHR					
Bad Neuenahr–westl. Bad Bodendorf (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	104,5	6,9	4,5	–	–
2streifige Bundesstraßen					
B 38 WISSEMBOURG (B-GR F/D)–LANDAU					
Ortsumgehung Niederhorbach	1,6	0,7	–	–	**0,7**
B 39 NEUSTADT–SPEYER					
Ortsumgehung Geinsheim	5,6 [6)]	3,4	–	–	**3,0**
B 47 A 6 (AS WATTENHEIM)–WORMS					
Ortsumgehung Eisenberg (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	16,9	6,8	3,5	–	–
B 48 BAD BERGZABERN (B 427)–BINGEN (B 9)					
Ortsumgehung Bad Bergzabern, Nordabschnitt	5,5	2,5	2,5	**2,5**	–

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2001** **Länge** **km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Rheinland-Pfalz					
B 53 TRIER-BERNKASTEL–KUES					
Verlegung Biewer–Pfalzel	30,4	4,0	–	–	**4,0**
B 257 ALTENAHR–ADENAU					
Ortsumgehung Hönnigen/Ahr	5,6	1,6	–	–	**1,6**
B 260 LAHNSTEIN–WIESBADEN					
Ortsumgehung Fachbach/Bad Ems	97,5 [4)]	4,2	0,6	–	**3,6**
B 270 LAUTERECKE–KAISERSLAUTERN					
Ortsumgehung Wolfstein	8,9	1,6	–	–	**1,6**
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben:					
1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig				**2,5**	
damit					
2001 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
1 Ortsumgehung, 2streifig	**5,5**		**2,5**		
Ende 2001 in Bau:					
6 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**14,5**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge** **km**	**Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Saarland					
2streifige Bundesstraße					
B 51 SAARLOUIS–SAARBRÜCKEN					
Ortsumgehung Ensdorf (L 139–B 51 alt)	20,3	2,4	–	**–**	**2,4**
B 423 HABKIRCHEN–A 8 (AS EINÖD)					
Verlegung in Blieskastel (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	1,5	0,8	0,5	**–**	**–**
Insgesamt					
Ende 2001 in Bau: **1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig**					**2,4**
Sachsen					
4streifige Bundesstraßen					
B 6 HALLE–LEIPZIG					
AS Großkugel–Stadtgrenze Leipzig m OU Schkeuditz [2)]	64,2 (55,1 + 9,1) davon 14,3 aus Titel 741 22 + 821 22	10,1	–	**–**	**10,1**
B 169 RIESA–CHEMNITZ					
Ortsumgehung Riesa m Elbebrücke (1. BA)	39,3	3,0	3,0	**3,0** **(2. Fb)**	**–**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Sachsen					
B 178 LÖBAU-ZITTAU					
Ortsumgehung Löbau (B 6-S 148)	29,1	6,4	6,4	**6,4**	–
2streifige Bundesstraßen					
B 6 HALLE-GÖRLITZ					
A 14, AS Leipzig-Ost–östl. Gerichshain	9,2	6,0	–	–	**6,0**
B 87 LEIPZIG-L-GR SN/BB					
Ortsumgehung Eilenburg	45,0	5,5	–	–	**5,5**
B 92 GERA-SCHÖNBERG					
Ortsumgehung Bad Brambach	9,8	3,7	–	–	**3,7**
B 93 BORNA–SCHNEEBERG					
Teilortsumgehung Schneeberg	8,4	1,3	1,3	**1,3**	–
B 101 ELSTERWERDA–AUE					
Ortsumgehung Siebenlehn	5,0	2,0	–	–	**2,0**
B 156 BAUTZEN–BAD MUSKAU					
Stadtaußenring Bautzen	5,7	3,2	–	–	**3,2**
B 173 HOF–DRESDEN					
Ortsumgehung Neumark	9,8	4,1	4,1	**4,1**	–

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2] privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
[3] inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
[4] Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
[5] nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Sachsen					
Teilortsumgehung Mylau	3,5	1,4	–	**–**	**1,4**
Ortsumgehung Lichtenstein	20,1	6,5	–	**–**	**6,5**
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben:					
4 Teil-Verkehrseinheiten				**14,8**	
2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig				**9,4**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig (2. Fb.)				**3,0 (2. Fb)**	
2 Verkehrseinheiten, 2streifig				**5,4**	
damit					
2001 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
4 Ortsumgehungen	**86,6**		**14,8**		
2 Ortsumgehungen, 4streifig	**68,4**		**9,4**		
2 Ortsumgehungen, 2streifig	**18,2**		**5,4**		
Ende 2001 in Bau:					
8 Verkehrseinheiten					**38,4**
1 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig					**10,1**
7 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**28,3**
Sachsen-Anhalt					
4streifige Bundesstraße					
B 189 MAGDEBURG–STENDAL					
Ortsumgehung Wolmirstedt	39,7	6,6	–	**–**	**6,6**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2] privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
[3] inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
[4] Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
[5] nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Sachsen-Anhalt					
2streifige Bundesstraßen					
B 81n HALBERSTADT–EGELN					
Ortsumgehung Gröningen	10,6	5,8	–	**–**	**2,3**
B 86 SANGERHAUSEN–EISLEBEN					
Ortsumgehung Riestedt, Südumgehung, 3. BA	7,3	3,1	–	**–**	**3,1**
B 100 WITTENBERG (B 2) –HALLE/SAALE (B 6)					
Ortsumgehung Gräfenhainichen, 3. BA	4,3	1,6	–	**–**	**1,6**
B 180 A 9 (AS NAUMBURG)–ALTENBURG					
Ortsumgehung Zeitz-Theißen, 3. BA (Nordumfahrung)	14,4	4,3	–	**–**	**2,2**
B180 NAUMBURG–ASCHERSLEBEN					
Ortsumgehung Freyburg (Ostspange)	17,1	5,0	5,0	**1,0**	**–**
Ortsumgehung Eisleben (Osttangente)	18,2	6,8	6,8	**4,3**	**–**
Ortsumgehung Rothenschirmbach (Verlängerung OU Eisleben)	17,4	8,6	–	**–**	**8,6**
B 188 WOLFSBURG–RATHENOW					
Ortsumgehung Tangermünde	49,8	8,8	8,8	**7,3**	**–**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Sachsen-Anhalt					
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben:					
3 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				**12,6**	
damit					
2001 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
3 Ortsumgehungen, 2streifig	**85,1**		**12,6**		
Ende 2001 in Bau:					
6 Teil-Verkehrseinheiten					**24,4**
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig					**6,6**
5 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**17,8**
Schleswig-Holstein					
4streifige Bundesstraße					
B 502 KIEL–SCHÖNBERG I. HOLSTEIN					
Verl. Kiel–Brodersdorf	38,7	9,2	5,0	**–**	**4,2**
2streifige Bundesstraßen					
B 76 KIEL–LÜBECK-TRAVEMÜNDE (B 75)					
Ortsumgehung Preetz	32,6	8,8	–	**–**	**5,3**
B 205 B 77 (SÜDL. RENDSBURG)– B 404 (NÖRDL. BAD SEGEBERG)					
Südumgehung Neumünster	37,0	16,9	10,1	**6,2**	**0,6**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	**Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Schleswig-Holstein					
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben:					
1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig				**6,2**	
Ende 2001 in Bau:					
3 Teil-Verkehrseinheiten					**10,1**
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig					**4,2**
2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**5,9**
Thüringen					
2streifige Bundesstraßen					
B 19 MEININGEN (B 280)–EISENACH (B 7/B 84)					
Ortsumgehung Barchfeld (1. BA)	4,8	3,6	3,6	**3,6**	**–**
B 85 A 4 (AS WEIMAR)–BAYREUTH					
Nordtangente Saalfeld[2)]	35,4 (24,4 + 11,0)	4,7	4,7	**4,7**	**–**
B 89 MEININGEN–SONNEBERG					
Ortsumgehung Eisfeld	4,0	0,9	–	**–**	**0,9**
B 89 EISFELD–HAßLACH (B 85)					
Ortsumgehung Sonneberg	16,7	10,1	–	**–**	**10,1**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio. €	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge km**	**Bis Ende 2001** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Thüringen					
B 93 SCHNEEBERG (B 169)–BORNA (B 176)					
Ortsumgehung Altenburg (1. BA)	20,2	4,2	–	**–**	**4,2**
Ortsumgehung Altenburg (2. BA)	16,1	5,8	–	**–**	**5,8**
B 247 WORBIS (B 80)–MÜHLHAUSEN (B 249)					
Ortsumgehung Leinefelde (BA 1.1, ohne VDE)	1,2	1,3	1,3	**1,3**	**–**
Ortsumgehung Leinefelde (BA 1.2)	10,5	2,8	–	**–**	**2,8**
Ortsumgehung Dingelstädt	7,9	3,9	3,9	**3,9**	**–**
B 281 EISFELD–SAALFELD					
Ortsumgehung Eisfeld-Sachsenbrunn	4,1	3,7	–	**–**	**3,7**
Insgesamt					
2001 für den Verkehr freigegeben:					
4 Verkehrseinheiten, 2streifig				**13,5**	
damit					
2001 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
4 Ortsumgehungen, 2streifig	**49,3**		**13,5**		
Ende 2001 in Bau:					
6 Verkehrseinheiten, 2streifig					**27,5**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
[2] privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
[3] inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
[4] Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
[5] nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2001 Länge km	**In 2001** **Länge** **km**	**Bis Ende 2001** **Länge** **km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Länder insgesamt				**3,0**	
2001 für den Verkehr freigegeben:					
39 Teil-Verkehrseinheiten					
5 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig					
1 Teil-Verkehrseinheit (2. Fahrbahn)					
34 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				**109,4**	
damit					
2001 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
31 Ortsumgehungen	**674,2**		**139,4**		
4 Ortsumgehungen, 4streifig	**172,9**		**20,5**		
27 Ortsumgehungen, 2streifig	**501,3**		**118,9**		
Ende 2001 in Bau:					
123 Teil-Verkehrseinheiten					**489,4**
20 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig					**92,5**
1 Teil-Verkehrseinheit (2. Fahrbahn)					**0,5**
103 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**396,9**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

Tabelle 15

Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Kreuzungsmaßnahmen

Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen				
Land Straße Verkehrsweg Teilstrecke	2001 für den Verkehr freigegeben Ort (in/bei)	Ende 2001 in Bau Ort (in/bei)	Kosten[1) insgesamt in 1 000 €	Kosten[1) Bundesanteil in 1 000 €
1	2	3	4	5
Bayern				
B 13 ANSBACH–INGOLSTADT Ansbach–Weißenburg	–	Muhr am See	11 259	6 483
B 19 B-GR (D/A)–KEMPTEN Immenstadt–Kempten	–	Kuhnen	8 663	2 805
Brandenburg				
B 101 BERLIN –JUTERBOG Neutrassierung Kerzendorf– A 10–L-GR BB/BE	–	Bei Kerzendorf	7 600	2 533
Hessen				
B 519 KÖNIGSTEIN–RÜSSELSHEIM Flörsheim	–	Flörsheim	15 444	7 675
Nordrhein-Westfalen				
B 55 HAGEN–SIEGEN Lennestadt/Grevenbrück	–	Lennestadt/ Grevenbrück	11 580	3 480
B 63 FRÖNDENBERG–NEHEIM/HÜSTEN Wickede	–	Wickede	7 036	1 823
B 219 MÜNSTER–EMDEN Sprakel	–	Sprakel	13 336	4 041
Rheinland-Pfalz				
B 412 NIEDERZISSEN–BROHL BROHL–LÜTZIG	–	Brohl-Lützig	6 274	1 900
Thüringen				
B 7 EISENACH–GOTHA Wutha (Bahn-km 161,627)		Wutha	6 263	2 087
B 80 HANN. MÜNDEN–HEILIGENSTADT Arenshausen (Bahn-km 163,708)	–	Arenshausen	4 986	1 662

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2002)

2) Verkehrsprojekt Deutsche Einheit, Schiene/Bundesstraße

Tabelle 16

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen
– Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 11)

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen					
Bundesautobahn Verkehrsweg Verkehrseinheit	**Nr. in der Karte**	**Bezeichnung der Baumaßnahme**	**Länge** **m**	Bau-kosten[1)] Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
2001 für den Verkehr freigegeben					
A 8 STUTTGART–MÜNCHEN L-GR BW/BY (AK Ulm/Elchingen)– W Bubesheim	**1**	**Donaubrücke Leipheim**	**375**	15,0	Spannbeton
A 9 HERMSDORF–NÜRNBERG N AS Trockau–S AS Trockau	**2**	**Talbrücke Trockau**	**602**	42,9	Stahlverbund
Ende 2001 in Bau					
A 1 KAMEN–KÖLN AS Wuppertal-Langerfeld– AS Wuppertal-Ronsdorf	**3**	**Talbrücke Langerfeld**	**325**	34,6	Stahlverbund
A2 HANNOVER-BERLIN O AS Watenbüttel– W AK Braunschweig-N	**4**	**Okerbrücke**	**450**	14,9	Spannbeton
A 3 FRANKFURT/MAIN–NÜRNBERG O AS Aschaffenburg-Ost– W AS Bessenbach/Waldaschaff	**5**	**LS-Einhausung Hösbach**	**2100**	84,5	Stahlbeton
A 4 AACHEN (B-GR)–KÖLN O AS Weisweiler–W AS Düren	**7**	**Brücke über den Mühlenteich**	**92**	14,2	Spannbeton
A 4 BAD HERSFELD–DRESDEN W AS Jena-Göschwitz– W AK Hermsdorf	**6**	**Teufelstalbrücke (1. Richtungs-fahrbahn freigegeben)**	**253**	13,7	Spannbeton
A 7 FLENSBURG (B-GR)–HAMBURG HH/Othmarschen–N HH/Waltershof (4.Elbtunnelröhre)	**8**	**4. Röhre Elbtunnel Hamburg**	**3100**	private Vorfinan-zierung	Stahlbeton
A 9 HERMSDORF–NÜRNBERG S AK Hermsdorf–N AS Triptis	**9**	**Talbrücke Tautendorf (1. Rich-tungsfahrbahn freigegeben)**	**250**	11,0	Stahlverbund/ Spannbeton
S AS Dittersdorf–N AS Schleiz	**10**	**Wiesentatalbrücke**	**108**	6,0	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2001

Tabelle 17

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen
– Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 12)

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen					
Bundesautobahn Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Baukosten[1)] Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
2001 für den Verkehr freigegeben					
A 20 ROSTOCK-PRENZLAU AS Strasburg (m) (L 282)– AS Pasewalk (o) (B 109)	**11**	**Talbrücke über die Ücker**	**1182**	61,9	Spannbeton
A 33 OSNABRÜCK–PADERBORN AS Hilter–AS Dissen-N	**12**	**LS-Tunnel Dissen**	**500**	54,8	Stahlbeton
A 66 FRANKFURT/MAIN–FULDA AS B 27 (SO Eichenzell)– AS Fulda-Süd (A 7)	**33**	**Fuldabrücke, Südhälfte**	**489**	13,2	Spannbeton
A 71 ERFURT-SCHWEINFURT AS Zella-Mehlis-N (B 247) (m)– AS Zella-Mehlis/Suhl (o)	**13**	**Hochwaldtunnel**	**1050**	46,6	Stahlbeton
	14	**Steinatalbrücken**	**577**	28,1	Spannbeton
A 100 STADTRING BERLIN AD Neukölln–Treptower Park (B 96a)	**15**	**Tunnel Britz**	**1700**	77,6	Stahlbeton
Ende 2001 in Bau					
A 6 NÜRNBERG-WAIDHAUS W AK Pfreimd–Woppenhof	**16**	**Schilternbachtalbrücke**	**188**	11,4	Spannbeton
	17	**Naabtalbrücke**	**902**	24,5	Spannbeton
A 17 DRESDEN-B-GR D/CZ AS Dresden-Gorbitz (B 173)–	**18**	**Tunnel Altfranken**	**345**	16,1	Stahlbeton
AS Dresden-Südvorstadt (B 170)	**19**	**Tunnel Dölzschen**	**1091**	169,0	Stahlbeton
	20	**Weißeritztalbrücke**	**219**	29,3	Stahlverbund
	21	**Tunnel Coschütz**	**2353**	77,0	Stahlbeton
AS Dresden-Südvorstadt (B 170)–	**22**	**Gebergrundbrücke**	**288**	15,3	Spannbeton
AS Pirna	**23**	**Lockwitztalbrücke**	**723**	57,7	Stahlverbund
A 20 ROSTOCK–PRENZLAU AS Sanitz (m)–AS Tessin	**24**	**Recknitztalbrücke**	**720**	28,3	Spannbeton

[1)] Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2001

noch Tabelle 17

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen
– Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 12)

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen					
Bundesautobahn Verkehrsweg Verkehrseinheit	**Nr. in der Karte**	**Bezeichnung der Baumaßnahme**	**Länge** **m**	Bau-kosten[1] Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
noch Ende 2001 in Bau					
AS Gützkow (m) (B 96/B 111)– AS Jarmen-S (m) (B 110n)	**25**	**Peenebrücke Jarmen (fertiggestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)**	**1112**	60,9	Stahlverbund
A 31 BOTTROP–EMDEN					
AS Emden-Nord–AS Emden Conrebbersweg	**26**	**Brücke Harweg (2. Fahrbahn)**	**968**	17,4	Spannbeton
A 38 GÖTTINGEN–HALLE (A9)					
AS Heiligenstadt (m)– AS Leinefelde (o)	**27**	**Steinbachtalbrücke**	**372**	28,3	Stahlverbund
	28	**Etzelsbachtalbrücke**	**523**	27,1	Spannbeton
AS Sangershausen (B 86) (o)– AS Eisleben (B 180n) (m)	**29**	**Talbrücke Einzinger Bach**	**333**	17,2	Spannbeton
A 44 AACHEN–DÜSSELDORF				private	Stahl/Spann-beton
Rheinquerung Ilverich	**30**	**Rheinbrücke Ilverich,**	**1287**	Vor-	Stahlbeton
		Tunnel Rheinschlinge	**870**	finanzie-	
		Tunnel Strümp	**640**	rung	
A 44 KASSEL-EISENACH					
AS Hessisch Lichtenau	**31**	**Wehretalbrücke**	**530**	22,3	Spannbeton
	32	**Hopfenbachtalbrücke**	**278**	17,1	Spannbeton
A 71 ERFURT–SCHWEINFURT					
Traßdorf–AS Ilmenau-O (B 87) (m)	**34**	**Talbrücke Altwipfergrund**	**278**	20,9	Spannbeton
	35	**Talbrücke Streichgrund**	**450**	28,8	Stahlverbund
AS Ilmenau-O (B 87) (o)– AS Geschwenda (B 88) (m)	**36**	**Reichenbachtalbrücke**	**1000**	70,2	Stahlverbund
	37	**Talbrücke Zahme Gera**	**520**	36,0	Spannbeton
AS Geschwenda (B 88) (o)– AS Zella-Mehlis-N (B 247) (o)	**38**	**Tunnel Alte Burg**	**874**	43,4	Stahlbeton
	39	**Schwarzbachtalbrücke (fertiggestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)**	**354**	20,7	Spannbeton

[1] Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2001

noch Tabelle 17

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen
– Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 12)

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen					
Bundesautobahn Verkehrsweg Verkehrseinheit	**Nr. in der Karte**	**Bezeichnung der Baumaßnahme**	**Länge** **m**	Bau-kosten[1)] Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
noch Ende 2001 in Bau					
	40	**Talbrücke Wilde Gera (fertiggestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)**	**552**	45,9	Stahlverbund
	41	**Rennsteigtunnel**	**7916**	332,4	Stahlbeton
AS Zella-Mehlis/Suhl (m)–AD Suhl (A 73)	**42**	**Tunnel Berg Bock**	**2740**	126,0	Stahlbeton
AD Suhl (A 73) (o)–AS Rohr (m)	**43**	**Talbrücke Albrechtsgraben**	**770**	54,4	Stahlverbund
	44	**Seßlestalbrücke**	**320**	24,1	Stahlverbund
	45	**Talbrücke Schafstalgrund**	**525**	23,6	Spannbeton
	46	**Talbrücke Streitschlag**	**256**	13,5	Spannbeton
	47	**Schwarzatalbrücke**	**675**	43,0	Stahlverbund
	48	**Talbrücke Rotes Tal**	**406**	17,0	Spannbeton
	49	**Talbrücke Schindgraben**	**464**	20,0	Spannbeton
AS Rohr (m)–AS Meiningen	**50**	**Judentalbrücke**	**456**	20,2	Spannbeton
	51	**Haseltalbrücke Einhausen**	**724**	30,2	Spannbeton
	52	**Werratalbrücke Einhausen**	**1182**	55,2	Stahlverbund
Pfersdorf–Schweinfurt	**53**	**Werntalbrücke Geldersheim**	**250**	13,6	Spannbeton
A 73 Suhl–Lichtenfels					
AS Eisfeld–Herbartswind (L-GR TH/BY)	**54**	**Werratalbrücke Eisfeld**	**432**	14,3	Spannbeton
A 98 WEIL (B-GR)–SCHAFFHAUSEN (B-GR)					
AS Lörrach/Inzlingen–Rheinfelden/Karsau	**55**	**Talbrücke Dultenaugraben (fertiggestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)**	**444**	17,5	Stahlverbund
	56	**Tunnel Nollinger Berg**	**1268**	49,6	Stahlbeton
A 113 AUTOBAHNZUBRINGER DRESDEN					
AD Neukölln–L-Gr BE/BB	**57**	**Brücke über den Teltowkanal**	**155**	25,7	Stahlverbund
	58	**Brücke über den Britzer Verbindungskanal**	**112**	16,9	Stahlverbund

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2001

Tabelle 18

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen
– Neubau- und Erweiterungsstrecken und Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 13 u.14)

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen					
Bundesstraße Verkehrsweg Verkehrseinheit	**Nr. in der Karte**	**Bezeichnung der Baumaßnahme**	**Länge** **m**	Bau-kosten[1)] Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
2001 für den Verkehr freigegeben					
B 29 WAIBLINGEN (B 14)–NÖRDLINGEN (B 25)					
Westumgehung Aalen	**59**	**Tunnel Rombachtal**	**870**	44,1	Stahlbeton
B 169 COTTBUS–RIESA (ABZW. B 182)					
Ortsumgehung Riesa	**60**	**Elbebrücke Riesa**	**365**	22,9	Stahlverbund
B 188 STENDAL (B 189)–RATHENOW (B 102)					
Ortsumgehung Tangermünde	**61**	**Elbebrücke Tangermünde**	**1435**	47,8	Stahlverbund +Spannbeton
Ende 2001 in Bau					
B 5 FRANKFURT/ODER–B-GR D/PL					
Frankfurt/Oder	**62**	**Oderbrücke**	**252**	13,8	Stahlverbund
B 31 FREIBURG (ABZW. B3/B31)–HÜFINGINGER KREUZ (B27)					
Ortsumgehung Freiburg-Ost	**63**	**Tunnel Schützenallee**	**846**	private	Stahlbeton
	64	**Kappler-Tunnel**	**1156**	Vorfinan-zierung	Stahlbeton
Ortsumgehung Döggingen	**65**	**Tunnel Döggingen**	**1160**	77,8	Stahlbeton
	66	**Gauchachtalbrücke**	**826**	31,2	Stahlverbund
B 51 HATTINGEN–BOCHUM					
Hattingen	**67**	**Ruhrbrücke Hattingen (fertig-gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)**	**234**	23,1	Stahlverbund
B 61 LÜNEN (B 54)–BASSUM (B 51)					
OU Barkhausen (B65-L 780) m. Weserauentunnel	**68**	**Weserauentunnel**	**1730**	101,3	Stahlbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2001

noch Tabelle 18

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen
– Neubau- und Erweiterungsstrecken und Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 13 u.14)

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen					
Bundesstraße Verkehrsweg Verkehrseinheit	**Nr. in der Karte**	**Bezeichnung der Baumaßnahme**	**Länge** **m**	Bau-kosten[1)] Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
noch 2001 für den Verkehr freigegeben					
B 96 SAßNITZ/INSEL RÜGEN–GREIFSWALD Ortsumgehung Stralsund	**69**	**Bahnbrücke**	**454**	39,7	Spannbeton
B 227 ESSEN (L 439–A 44) Velbert	**70**	**Talbrücke Scherenbusch**	**323**	15,8	Spannbeton
B 260 KOBLENZ–WIESBADEN Umgehung Fachbach–Bad Ems	**71**	**Lahnbrücke Fachbach**	**483**	23,4	Stahlverbund
	72	**Tunnel Bad Ems**	**1528**	101,7	Stahlbeton
B 298 GAILDORF–SCHWÄBISCH GMÜND Umgehung Mutlangen	**73**	**Haselbachtalbrücke**	**502**	14,2	Spannbeton
B 312 REUTLINGEN (ABZW.B 28)–ENGSTINGEN (ABZW.B 313) Ortsumgehung Pfullingen	**74**	**Ursulabergtunnel**	**1180**	34,1	Stahlbeton
B 437 FRIEDEBURG–BREMERHAVEN Weserquerung, m B 212, OU Esenshamm Los 1 (Tunnel)	**75**	**Wesertunnel**	**1636**	private Vorfinan-zierung	Stahlbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2001

Tabelle 19

Neubau von Bundesautobahnen
– Vollzogene und voraussichtliche Verkehrsfreigaben 2002 –
Stand: 01. September 2002

Lfd. Nr.	Land	BAB Nr.	Verkehrsweg	Neubauabschnitt	Typ*)	Länge km	Gesamt-kosten Mio €	Verkehrs-freigabe
Vollzogene und voraussichtliche Verkehrsfreigaben 2002								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	BY	A 73	Suhl - Lichtenfels	AS Herbartswind –AS Coburg	12	12,3	66,5	November
2	BY	A 96	Lindau - München	AS Bad Wörishofen– AS Wiedergeltingen	21	4,0	10,7	November
3	BW	A 98	Weil (B-GR) - Schaffhausen (B-GR)	AS Lörrach/Inzl.–Rheinfelden/ Karsau (tw. 1. FB.)	1	7,8	115,2	Dezember
4	MV	A 20	Rostock - Stettin	AK Rostock–AS Sanitz	12	14,0	62,8	14. August
5	MV-	A 20	Rostock - Stettin	AS Gützkow–AS Jarmen-S	12	6,8	70,4	12. August
6	MV	A 20	Rostock - Stettin	AS Neubrandenburg-N–AS Woldegk	12	21,4	115,1	Dezember
7	MV	A 20	Rostock - Stettin	AS Woldegk–AS Pasewalk-N	12	25,1	106,6	22. August
8	NI	A 31	Emden - Bottrop	W Emden–N Emden	2	4,7	45,9	Dezember
9	NI	A 31	Emden - Bottrop	Geeste–Wietmarschen	12	5,5	28,7	20. Juni
10	NW	A 44	Aachen - Düsseldorf	Rheinquerung Ilverich	12	5,9	366,8	31. Mai
11	NW	A 46	Heinsberg - Brilon	Arnsberg/Uentrop– Meschede/Freienohl	12	4,2	58,8	Dezember
12	RP	A 60	Winterspelt (B-GR B/D) - Wittlich	Badem–Spangdahlem	12	6,2	38,3	24. Mai
13	RP	A 60	Winterspelt (B-GR B/D) - Wittlich	Spangdahlem–Wittlich (L 141)	12	17,0	155,0	Dezember
14	SL	A 8	Besch (B-GR L/D) - Pirmasens	Besch (B-GR L/D)– AS Perl/Borg	12	4,4	62,8	November
15	ST	A 38	Göttingen - Halle (A 9)	AS Sangerhausen-S– AS Lutherstadt Eisleben	12	17,3	63,5	Dezember
16	ST	A 38	Göttingen - Halle (A 9)	AS Merseburg-S–AS Leuna	12	4,3	14,2	Dezember
17	TH	A 38	Göttingen - Halle (A 9)	Wipperdorf–AS Werther	12	9,6	50,0	November
18	TH	A 71	Erfurt - Schweinfurt	AS Ilmenau-O–AS Gräfenroda	12	10,3	112,5	Dezember
19	TH	A 71	Erfurt - Schweinfurt	AS Zella-Mehlis/Suhl–AS Rohr AS Rohr–AS Meiningen (B 89)	12 1	20,5 6,9	237,3	Dezember

Art der Bauleistung		Typ*)	Länge km
Vollzogene und voraussichtliche Verkehrsfreigaben 2001			
1		2	3
zweibahnig		12	184,8
1. Fahrbahn		1	14,7
2. Fahrbahn; mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn		21	4,0
	Netzverlängerung insgesamt:		**203,5**
2. Fahrbahn, als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn		2	4,7
	Bauleistung insgesamt:		**208,2**

*) 12 = 2bahnig 1 = 1. Fahrbahn 2 = 2. Fahrbahn 21 = 2. Fahrbahn, als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn

Tabelle 20

Längenentwicklung[*] der Bundesfernstraßen
1950 bis 2002 in km

Längenentwicklung der Bundesfernstraßen						
	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
Jahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2 + 4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3 + 5)
	km	km	km	km	km	km
1	2	3	4	5	6	7
1950	2 128,0	---	24 349,4	---	26 477,4	---
1951	2 128,0	---	24 327,4	– 22,0	26 455,4	– 22,0
1952	2 128,0	---	24 327,4	---	26 455,4	---
1953	2 131,3	+ 3,3	24 250,4	– 77,0	26 381,7	– 73,7
1954	2 163,0	+ 31,7	24 267,7	+ 17,3	26 430,7	+ 49,0
1955	2 186,6	+ 23,6	24 474,1	+ 206,4	26 660,7	+ 230,0
1956	2 186,6	---	24 553,5	+ 79,4	26 740,1	+ 79,4
1957	2 261,0	+ 74,4	24 481,8	– 71,7	26 742,8	+ 2,7
1958	2 272,2	+ 11,2	24 480,2	– 1,6	26 752,4	+ 9,6
1959[1)]	2 420,0	+ 147,8	24 508,3	+ 28,1	26 928,3	+ 175,9
1960	2 551,2	+ 131,2	24 950,9	+ 442,6	27 502,1	+ 573,8
1961	2 670,6	+ 119,4	25 262,2	+ 311,3	27 932,8	+ 430,7
1962	2 830,4	+ 159,8	28 014,3	+ 2 752,1	30 844,7	+ 2911,9
1963	2 935,8	+ 105,4	29 206,1	+ 1 191,8	32 141,9	+ 1 297,2
1964	3 076,9	+ 141,1	29 586,4	+ 380,3	32 663,3	+ 521,4
1965	3 204,3	+ 127,4	29 906,9	+ 320,5	33 111,2	+ 447,9
1966	3 371,5	+ 167,2	30 516,1	+ 609,2	33 887,6	+ 776,4
1967	3 508,4	+ 136,9	31 418,4	+ 902,3	34 926,8	+ 1 039,2
1968	3 616,6	+ 108,2	31 986,8	+ 568,4	35 603,4	+ 676,6
1969	3 966,6	+ 350,0	32 047,7	+ 60,9	36 014,3	+ 410,9
1970	4 110,3	+ 143,7	32 205,0	+ 157,3	36 315,3	+ 301,0
1971	4 460,6	+ 350,3	32 465,3	+ 260,3	36 925,9	+ 610,6
1972	4 827,8	+ 367,2	32 590,4	+ 125,1	37 418,2	+ 492,3
1973	5 258,3	+ 430,5	32 696,0	+ 105,6	37 954,3	+ 536,1
1974	5 481,0	+ 222,7	32 703,0	+ 7,0	38 184,0	+ 229,7
1975	5 741,8	+ 260,8	32 594,0	– 109,0	38 335,8	+ 151,8
1976	6 207,0	+ 465,2	32 518,0	– 76,0	38 725,0	+ 389,2
1977	6 434,5	+ 227,5	32 460,0	– 58,0	38 894,5	+ 169,5
1978	6 711,0	+ 276,5	32 292,0	– 168,0	39 003,0	+ 108,5
1979	7 029,0	+ 318,0	32 252,0	– 40,0	39 281,0	+ 278,0
1980	7 292,0	+ 263,0	32 248,0	– 4,0	39 540,0	+ 259,0

[*)] Entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen
[1)] ab 1959 einschließlich Saarland
[2)] einschließlich 24,5 km Anschlußäste
[3)] einschließlich rd. 200 km Anschlußäste
[4)] einschließlich rd. 543 km Anschlußäste
[5)] hierin sind 159,5 km Neubaustrecken enthalten
[6)] ab 1. Januar 1991 im Beitrittsgebiet: Bundesautobahnen 1895 km, Bundesstraßen 11694 km = Bundesfernstraßen 13589 km
[7)] ab 1. Januar 1992 alte und neue Bundesländer

noch Tabelle 20

Längenentwicklung*) der Bundesfernstraßen
1950 bis 2002 in km

Längenentwicklung der Bundesfernstraßen						
	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
Jahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2 + 4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3 + 5)
	km	km	km	km	km	km
1	2	3	4	5	6	7
1981	7 539,0[2)]	+ 247,0[2)]	32 558,0	+ 310,0[3)]	40 097,0	+ 557,0
1982	7 806,0[2)]	+ 267,0	32 356,0	– 202,0	40 162,0	+ 65,0
1983	7 919,0	+ 113,0	32 239,0	– 117,0	40 158,0	– 4,0
1984	8 080,0	+ 161,0	31 553,0	– 686,0[4)]	39 633,0	– 525,0
1985	8 198,0	+ 118,0	31 485,0	– 68,0	39 683,0	+ 50,0
1986	8 350,0	+ 152,0[5)]	31 372,0	– 113,0	39 722,0	+ 39,0
1987	8 437,0	+ 87,0	31 368,0	– 4,0	39 805,0	+ 83,0
1988	8 618,0	+ 181,0	31 196,0	– 172,0	39 814,0	+ 9,0
1989	8 721,0	+ 103,0	31 108,0	– 88,0	39 829,0	+ 15,0
1990	8 822,0	+ 101,0	31 063,0	– 45,0	39 885,0	+ 56,0
1991[6)]	10 854,0	+ 137,0	42 554,0	– 203,0	53 408,0	– 66,0
1992[7)]	10 995,0	+ 101,0	42 123,0	– 431,0	53 078,0	– 330,0
1993	11 013,0	+ 58,0	42 169,0	+ 46,0	53 182,0	+ 104,0
1994	11 080,0	+ 67,0	41 995,0	– 174,0	53 075,0	– 107,0
1995	11 143,0	+ 63,0	41 770,0	– 225,0	52 913,0	– 162,0
1996	11 190,0	+ 47,0	41 729,0	– 41,0	52 919,0	+ 6,0
1997	11 246,0	+ 56,0	41 487,0	– 213,0	52 733,0	– 186,0
1998	11 309,0	+ 63,0	41 419,0	– 68,0	52 728,0	– 5,0
1999	11 427,0	+ 118,0	41 386,0	– 33,0	52 813,0	+ 85,0
2000	11 515,0	+ 88,0	41 321,0	– 65,0	52 836,0	+ 23,0
2001	11 712,0	+ 197,0	41 282,0	– 39,0	52 994,0	+ 158,0
2002	11 786,0	+ 74,0	41 228,0	– 54,0	53 014,0	+ 20,0

*) Entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen
1) ab 1959 einschließlich Saarland
2) einschließlich 24,5 km Anschlußäste
3) einschließlich rd. 200 km Anschlußäste
4) einschließlich rd. 543 km Anschlußäste
5) hierin sind 159,5 km Neubaustrecken enthalten
6) ab 1. Januar 1991 im Beitrittsgebiet: Bundesautobahnen 1895 km, Bundesstraßen 11694 km = Bundesfernstraßen 13589 km
7) ab 1. Januar 1992 alte und neue Bundesländer

Druck: MuK. Medien- und Kommunikations GmbH, Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28 / 3 82 08 40, Telefax: 02 28 / 3 82 08 44
ISSN 0722-8333